** Année 1953. — N° 6 C. R. Le Numéro : 15 francs. Vendredi 23 Janvier 1953. **

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SEANCES
QUESTIONS ECRITES ET REPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DU CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE :
MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 600 fr. ; ÉTRANGER : 1.800 fr.
(Compte chèque postal: 9063.13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 20 FRANCS

SESSION DE 1953 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 6e SEANCE

Séance du Jeudi 22 Janvier 1953.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 124).
2. — Dépôt d'un rapport (p. 124).
3. — Demande de discussion immédiate d'une proposition de résolution (p. 124).
4. — Désignation de membres de commissions (p. 124).
5. — Comité constitutionnel. — Représentation du Conseil de la République (p. 125).
6. — Dispositions d'ordre financier intéressant l'épargne. — Adoption d'un avis sur une proposition de loi (p. 125).

Discussion générale: MM. Armengaud, rapporteur de la commission des finances; Marcel Molle, rapporteur pour avis de la commission de la justice.

Passage à la discussion des articles.

Art. 1er:

Amendement de M. Marcel Molle. — MM. Marcel Molle, Félix Gaillard, secrétaire d'Etat à la présidence du conseil; le rapporteur, Georges Marrane. — Réservé.

Rejet de la prise en considération du texte adopté par l'Assemblée nationale.

Amendement réservé de M. Marcel Molle. — Adoption.

Suppression de l'article.

Art. 2: adoption

Art. 3:

MM. de Villoutreys, le secrétaire d'Etat, le rapporteur.

Amendement de M. Marcel Molle. — MM. Marcel Molle, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 4: adoption.

Art. 5:

Amendements de M. Marcel Molle. — MM. Marcel Molle, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 6:

Amendement de M. Marcel Molle. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 7:

Amendement de M. Marcel Molle. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 8: adoption.

Art. 8 *bis:*

Amendement de M. Marcel Molle. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 9:

Amendement de M. Marcel Molle. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 10 à 12: adoption.

Art. 13:

Amendements de M. Léo Hamon et de M. Abel-Durand. — Discussion commune: MM. Léo Hamon, Abel-Durand, Georges Laffargue, le rapporteur, Georges Marrane, le secrétaire d'Etat, Clavier. — Rejet au scrutin public.

Suppression de l'article.

Art. 14:

MM. de Villoutreys, le secrétaire d'Etat.

Adoption de l'article.

Art. 15: adoption.

Sur l'ensemble: M. Georges Marrane.

Adoption, au scrutin public, de l'ensemble de l'avis sur la proposition de loi.

7. — Archives de la déportation. — Discussion immédiate et adoption d'une proposition de résolution (p. 138).

Discussion générale: M. Radius, rapporteur de la commission des pensions.

Passage à la discussion de l'article unique.

Adoption de l'article et de la proposition de résolution.

8. — Propositions de la conférence des présidents (p. 139).

MM. André Morice, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme; Aubert, président de la commission des moyens de communication; Julien Brunhes.

9. — Prolongation du délai constitutionnel pour la discussion d'un avis sur un projet de loi (p. 140).

10. — Dépenses de fonctionnement des services de l'aviation civile et commerciale pour 1953. — Discussion d'un avis sur un projet de loi (p. 140).

Discussion générale: MM. Maurice Walker, rapporteur de la commission des finances; René Dubois, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication.

11. — Transmission d'un projet de loi et demande de discussion immédiate de l'avis (p. 148).

12. — Dépenses de fonctionnement des services de l'aviation civile et commerciale pour 1953. — Suite de la discussion et adoption d'un avis sur un projet de loi (p. 148).

Suite de la discussion générale: MM. Julien Brunhes, Méric, Dutoit.

Passage à la discussion des articles.

Art. 1er:

Amendement de M. Menu. — MM. Maurice Walker, André Morice, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. — Retrait.

Amendements de M. Julien Brunhes. — MM. Julien Brunhes, le ministre. — Retrait.

Amendement de M. Dutoit. — MM. Dutoit, le ministre, Maurice Walker, rapporteur de la commission des finances. — Adoption.

MM. le rapporteur, le ministre.

Amendement de M. Dutoit. — MM. Dutoit, le ministre. — Adoption.

MM. le ministre, le rapporteur.

Présidence de Mme Gilberte Pierre-Brossolette.

MM. Georges Marrane, le ministre, le rapporteur, René Dubois, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication.

Amendements de M. Méric, de M. Dutoit et de M. Carcassonne. — Discussion commune: MM Méric, Dutoit, le rapporteur, le ministre. — Rejet au scrutin public.

M. le rapporteur.

Adoption de l'article modifié.

Art. 1 *bis* à 4: adoption.

Adoption de l'ensemble de l'avis sur le projet de loi.

13. — Approbation d'une convention avec la Banque de France. — Discussion immédiate et adoption d'un avis sur un projet de loi (p. 163).

Discussion générale: MM. Jean Berthoin, rapporteur général de la commission des finances; Courrière, Primet, Chapalain, Maurice Bourgès-Maunoury, ministre des finances; Pierre Boudet, René Mayer, président du conseil; Brizard, Maurice Walker

Passage à la discussion de l'article unique.

M. de Maupeou.

Adoption, au scrutin public, de l'ensemble de l'avis sur le projet de loi.

14. — Dépôt de rapports (p. 169).

15. — Règlement de l'ordre du jour (p. 170).

PRESIDENCE DE M. GASTON MONNERVILLE

La séance est ouverte à quinze heures quarante minutes.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique de la précédente séance a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?

Le procès-verbal est adopté, sous les réserves d'usage.

— 2 —

DEPOT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu de M. Jean Boivin-Champeaux un rapport, fait au nom de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale, sur la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier les dispositions de la loi du 25 août 1948 permettant la revision du prix de certains baux à loyer d'immeubles ou de locaux à usage commercial, industriel ou artisanal. (N° 516, année 1952.)

Le rapport sera imprimé sous le n° 21 et distribué.

— 3 —

DEMANDE DE DISCUSSION IMMEDIATE D'UNE PROPOSITION DE RESOLUTION

M. le président. Conformément à l'article 58 du règlement, M. Radius, d'accord avec la commission des pensions, demande la discussion immédiate de sa proposition de résolution, tendant à inviter le Gouvernement à négocier la remise à la France des archives de la déportation (n° 15, année 1953).

Il va être aussitôt procédé à l'affichage de cette demande de discussion immédiate, sur laquelle le Conseil de la République ne pourra être appelé à statuer qu'après l'expiration d'un délai d'une heure.

— 4 —

DESIGNATION DE MEMBRES DE COMMISSIONS

M. le président. J'informe le Conseil de la République que les commissions intéressées ont procédé à la nomination des membres de la sous-commission chargée de suivre et d'apprécier la mise en œuvre de la convention de coopération économique européenne et du programme de relèvement européen (art. 3 de la loi n° 48-1787 du 25 novembre 1948).

Ont été désignés pour faire partie de cette sous-commission:

1° Par la commission des finances: MM. Maroger, Rogier, Saller;

2° Par la commission des affaires économiques, des douanes et des conventions commerciales: MM. Lemaire, Longchambon, Rochereau;

3° Par la commission des affaires étrangères: Mme Thome-Patenôtre, MM. Marius Moutet, Henry Torrès;

4° Par la commission de la production industrielle: MM. Grégory, Piales;

5° Par la commission de l'agriculture: MM. Louis André, Naveau;

6° Par la commission de la France d'outre-mer: MM. Grassard, Lagarrosse;

7° Par la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme: MM. Boisrond, Pinton;

8° Par la commission du travail et de la sécurité sociale: M. Chastel;

9° Par la commission de la reconstruction et des dommages de guerre: M. Driant.

J'informe le Conseil de la République que les commissions intéressées ont procédé à la nomination des membres de la commission de coordination et de contrôle chargée de suivre l'exécution et l'application du traité de communauté européenne du charbon et de l'acier.

Ont été désignés pour faire partie de cette commission:

1° Par la commission des affaires économiques, des douanes et des conventions commerciales: MM. Jacques Gadoin, Hoeffel;

2° Par la commission des affaires étrangères: MM. Biatarana, Commin, Pinton, Saller;

3° Par la commission de la défense nationale: M. de Maupeou;

4° Par la commission des finances: MM. Alric, Bousch, Coudé du Foresto;

5° Par la commission de la production industrielle: MM. Armengaud, Vanrullen.

Acte est donné de ces désignations.

— 5 —

COMITE CONSTITUTIONNEL

Représentation du Conseil de la République.

M. le président. Je rappelle au Conseil de la République, qu'aux termes de l'article 91 de la Constitution, il doit procéder chaque année, au début de la session, à l'élection, à la représentation proportionnelle des groupes, de trois membres du comité constitutionnel, choisis en dehors de ses membres.

Conformément à la résolution adoptée le 28 janvier 1947, j'invite donc la commission du suffrage universel à dresser la liste des candidats qu'elle soumettra au Conseil de la République et dont la proclamation aura lieu dans les formes prévues par l'article 10 du règlement.

— 6 —

DISPOSITIONS D'ORDRE FINANCIER INTERESSANT L'EPARGNE

Adoption d'un avis sur une proposition de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, relative à diverses dispositions d'ordre financier intéressant l'épargne. (Nos 568 et 635, année 1952.)

Avant d'ouvrir la discussion générale, je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du conseil deux décrets nommant, en qualité de commissaires du Gouvernement:

Pour assister M. le ministre de la justice:

M. Joubrel, magistrat à l'administration centrale du ministère de la justice;

Pour assister M. le ministre des finances:

M. Autissier, directeur adjoint à la direction du Trésor.

Acte est donné de ces communications.

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur de la commission des finances.

M. Armengaud, *rapporteur de la commission des finances.* Monsieur le ministre, mes chers collègues, le texte qui vous est soumis pourrait, à première vue, paraître d'une importance très mince. En effet, à l'Assemblée nationale, il est passé sans débat, sans réserves ni discussion.

Votre commission des finances a cependant cru devoir étudier les questions qu'il soulève d'un peu plus près; elle s'est inquiétée notamment de constater qu'il constituait le résidu d'un certain nombre de textes successifs des gouvernements non moins successifs que nous avons connus depuis un an. C'est, en effet, par le biais de la reprise de dispositions diverses de textes plus généraux que notre distingué collègue M. Ferri a fait voter les mesures très limitées intéressant l'épargne qui sont aujourd'hui soumises à notre appréciation.

Mais l'épargne, qu'il convient de défendre, qu'elle est-elle ? C'est là un mot qui a un sens assez vaste. Il s'agit de savoir de quelle épargne il est question et, à ce titre, nous avons quelques inquiétudes. S'agit-il d'épargne libre ou d'épargne forcée et, dans le cas d'épargne libre, s'agit-il de celle d'investissement ou de celle de conservation? Si nous regardons l'évolution de l'épargne libre en France depuis des années, nous constatons qu'elle ne s'est pas particulièrement augmentée, tout au contraire.

Le rapport de M. Berthoin riche de substance, sur la loi de finances de 1953, a rappelé à quel point s'était effondrée cette épargne en France depuis trente ans et comment à l'épargne libre d'autrefois s'était substituée, pour reprendre l'expression de M. Mendès-France, l'épargne forcée, celle dont chacun est, en quelque sorte, dépossédé dès qu'elle naît. Chacun sait, en effet, que le budget des investissements est actuellement financé essentiellement par une tranche donnée des recettes fiscales. C'est évidemment un investissement, c'est évidemment une épargne, mais c'est une épargne sur laquelle les anciens propriétaires ont perdu tous droits. Il en est de même pour les investissements publics financés par l'emprunt à peu de chose près. Le porteur n'est pas dépossédé mais il n'est pas libre de l'emploi de son épargne transformée en emprunt. Nul n'ignore que certains emprunts sont lancés dans des conditions telles qu'en fait, cela revient à demander aux établissements publics et aux banques de bien vouloir y souscrire pour l'essentiel, ce qui veut dire élégamment que c'est d'autant moins de disponibilités que les banques et leurs clients bénéficiaires de comptes créditeurs garderont en caisse pour leurs opérations normales, dont la libre souscription des actions ou des obligations de leur choix. C'est, dès lors, autant d'argent qu'on retirera aux actionnaires en puissance pour leurs nouveaux placements. En conséquence, le mot épargne n'a pas un sens si simple qu'il apparaîtrait de l'intitulé du projet en discussion.

Le rapport de M. Lutfalla au Conseil économique, celui de M. Mendès-France au dernier congrès radical, la récente conférence de M. Mendès-France à Londres, ont exposé longuement ces différents aspects de la question. Ils ont fait ressortir qu'il fallait en tous cas, à peine de commettre des erreurs, prêter attention à la notion même de l'épargne ainsi qu'à ses diverses formes et à ses conditions d'emploi. Et encore nous n'avons pas fait état dans ce court préambule de cette autre forme d'épargne que constitue l'autofinancement, bon ou mauvais.

M. Berthoin, dans son rapport de l'an dernier sur le budget et sur la loi de finances, a également fait ressortir que l'épargne libre participait pratiquement à 2 p. 100 au plus des besoins d'investissement sur le marché financier et qu'à ce titre on ne pouvait pas considérer que l'épargne libre ait joué, en France, un rôle déterminant depuis un certain nombre d'années, dans le développement de notre potentiel économique.

Ces raisons nous ont donc conduits à nous pencher d'un peu plus près sur un texte dont on pouvait dire que le titre était quelque peu optimiste: « Dispositions favorisant l'épargne. » Pourquoi, d'ailleurs — et c'est une question que nous pouvions nous poser — l'épargne libre s'est-elle, en quelque sorte, orientée, sous des formes diverses, vers d'autres secteurs ?

D'abord, il est bon de le rappeler, la politique de facilité de l'Etat n'a guère favorisé la reconstitution de l'épargne. Depuis 1919, la France a pris des habitudes fâcheuses. La première date de l'après-guerre de 1914-1918, du temps où M. Klotz était ministre des finances et où le slogan de l'époque était: « L'Allemagne payera », ce qui a permis d'oublier la notion de l'équilibre budgétaire jusqu'au jour où M. Poincaré tendit à redresser la situation.

Depuis la Libération, un autre slogan a prévalu: « L'Amérique payera ». C'est ainsi, là encore, qu'avec une aide étrangère mal utilisée nous avons équilibré un certain nombre de nos budgets, comptant ainsi sur les étrangers pour pallier notre manque d'austérité.

M. Georges Marrane. L'Amérique paye avec notre argent!

M. le rapporteur. Ne vous inquiétez pas! Si nous étions aussi riches, nous ne serions pas en train de discuter ce texte!

M. Maroselli. Vous partagerez avec les Américains, monsieur Marrane!

M. le rapporteur. Comparons, à cet égard, notre situation à celle de certains pays étrangers. J'ai déjà rappelé à cette tribune, en une autre circonstance, à quel point certains pays voisins avaient réussi par une politique plus stricte à reconstituer une épargne libre considérable qui a servi à des investissements fondamentaux. Reportez-vous au dernier livre bleu anglais notamment à ce sujet.

M. Berthoin a sans cesse relevé que l'accroissement permanent des dépenses publiques a eu un effet déprimant sur la reconstitution d'une épargne libre, effet accru par le développement cumulatif de divers autres facteurs inflationnistes. La France, — M. Mendès-France, M. René Mayer ainsi que bien d'autres présidents du conseil l'ont dit — la France vit au-dessus de ses moyens. C'est une des raisons pour lesquelles également les épargnants ont changé de comportement et l'épargne de nature.

L'épargne libre, ample, ne se constitue que sous le signe d'une monnaie stable. Je n'ai pas besoin de faire de commentaires particuliers à cet égard. Les phénomènes inflationnistes ont été marqués par un assez grand nombre d'entre nous et assez fréquemment pour que je n'aie besoin d'insister si ce n'est pour dire que les dévaluations monétaires successives ont ruiné les obligataires.

La fiscalité française n'a pas non plus favorisé l'épargne libre dans ce pays. Depuis des années, nous avons connu une fiscalité que M. Laffargue baptisait de « fiscalité-frein », par opposition à ce qu'il appelait la « fiscalité-motrice ». A ce titre, la manière dont a joué la fiscalité en France n'a pas favorisé l'épargne libre d'investissement, mais a développé l'épargne forcée sous forme d'impôts prélevés sur ce qui ne pouvait être autofinancé.

Une mauvaise politique du crédit est non moins néfaste: là encore, c'est l'Etat qui est le maître du crédit et qui, par

conséquent, canalise les disponibilités de chacun, tout au moins pour l'essentiel. N'est-ce pas d'ailleurs autant la conséquence de l'accroissement anormal des dépenses publiques que celle de la loi manquée de la nationalisation du crédit ? Seuls furent nationalisés certains établissements publics dont la politique, assez conservatrice, n'a pas plus changé que celle des établissements privés mais sur lesquels l'emprise de l'Etat est devenue plus forte quant à l'emploi de leurs disponibilités.

La politique des prix, qui fut également celle des gouvernements successifs, n'a pas été non plus favorable à l'épargne; elle a toujours été oscillante entre deux directions opposées: l'une orientée dans le sens de la protection des producteurs marginaux, l'autre aboutissant à ne pas prévoir dans les prix les amortissements techniques suffisants, ce qui conduit à un effritement de l'actif réel des entreprises.

Je ne rappellerai par à M. Gaillard, avec qui nous avons déjà débattu cette question ici, à quel point il est difficile, pour des entreprises comme Charbonnages de France ou les sociétés sidérurgiques et bien d'autres, de trouver dans les prix qui leur ont été longtemps consentis les marges d'autofinancement dont elles avaient besoin pour défendre leur outil de production.

A titre de référence sur les erreurs de l'Etat, je citerai le dernier rapport de la commission des comptes de la nation, celui relatif à l'exercice 1951, où une étude très précise a été faite sur l'évolution de l'épargne. On y lit la phrase suivante: « Le phénomène considéré montre que l'épargne globale directe a été insuffisante pour faire face à l'ensemble des charges, notamment des charges d'investissement ».

Mes chers collègues, je veux arrêter là les citations possibles, car le débat pourrait être excessivement long si nous devions discuter tous les aspects du problème de l'épargne. Je ne veux donc pas insister sur ce point .

En tout cas, le rapport de la commission des comptes de la nation indique que l'épargne forcée représentait, en 1951, 7 pour 100 de l'épargne totale. C'est un chiffre considérable, qui explique pourquoi, dans une large mesure, l'épargne libre d'investissement a en quelque sorte disparu.

Je ne ferai pas de commentaires sur le revenu national britannique, à propos duquel on se rend compte que l'épargne privée libre, celle d'investissement, s'est accrue, contrairement à ce que l'on a pu voir ici.

Pour en finir avec les erreurs de l'Etat, je veux rappeler simplement deux citations. D'abord celle de M. Mendès-France, à l'Assemblée nationale, le 30 décembre 1951, lorsqu'il disait que « l'accumulation des facteurs inflationnistes avait un effet grave, non seulement sur le comportement du pays, mais également sur l'épargne », et qu'il ajoutait: « Ce qui est inflationniste est antiouvrier, même si cela prend l'apparence d'un progrès social ». Il disait encore quelques jours plus tard: « L'inflation a pourri la libération. Elle a également pourri, dans une large mesure, le sens d'austérité de ce pays ». Il serait bon qu'on se le rappelle au moment où il est question d'encourager l'épargne.

J'en reviens maintenant aux fautes des autres, car il n'y a pas que l'Etat qui soit en cause, il ne faut donc pas l'incriminer seul. Si l'épargne s'est transformée, si l'épargne libre est surtout devenue une « épargne-or », c'est parce que les dirigeants des sociétés anonymes n'ont pas toujours fait leur métier. Quand nous regardons comment sont dirigées bien des sociétés anonymes à l'étranger nous constatons que, régulièrement, les actionnaires sont avisés de l'évolution de leurs affaires, de leurs progrès techniques, des risques pris, des recherches techniques entreprises, de ses dépenses d'investissement, ce qui a évidemment pour effet d'intéresser l'actionnaire à la vie de l'entreprise.

En France, l'actionnaire est un personnage que la société connaît tout au plus une fois par an par le pouvoir qu'il remet à un mandataire. Dès lors, seuls les mandataires s'intéressent à la vie des sociétés anonymes, les actionnaires sont de moins en moins enclins à souscrire aux augmentations de capital. Il convient donc, là aussi, d'apporter une modification à la manière même dont sont intéressés à leur gestion les actionnaires des sociétés anonymes.

Il y a également les erreurs des porteurs de capitaux eux-mêmes, qui ont pris l'habitude, notamment depuis 1900, de préférer ce que l'on appelle le revenu sûr au revenu provenant d'un risque. Depuis 1900 on a en général, malgré les mauvais placements à l'étranger et les fuites monétaires préféré les obligations, motif pris qu'elles avaient un revenu constant, que certaines étaient exonérées d'impôts, alors qu'il eût fallu s'intéresser à des entreprises qui prenaient des risques dans les territoires d'outre-mer, qui se préoccupaient du développement technique. C'est l'opposé qui s'est produit dans les pays voisins.

C'est parce que le Français épargnant est devenu en quelque sorte un autre fonctionnaire du capitalisme, un fonctionnaire obligataire, parce qu'il a perdu le sens moteur qui lui permettait de rechercher quels étaient les placements qui développeraient son épargne.

Le public non plus n'a pas cherché à lutter contre la dégradation monétaire. Il est inutile de commenter la vie que nous avons menée au cours des dix dernières années. Chacun a cherché notamment à consommer, parce qu'il craignait toujours une hausse le lendemain. Depuis quelques mois seulement, la tendance semble s'être renversée pour une période que nous ignorons. Refusant de freiner, le consommateur Français moyen a préféré dépenser pour consommer plutôt que pour investir.

Le Parlement, lui-même, n'est pas entièrement innocent. Dans tous les autres pays du monde, notamment en Angleterre et aux Etats-Unis, on a modifié à l'état permanent les lois sur les sociétés anonymes, de manière à créer des catégories de titres et d'actions les plus divers et les plus nouveaux adaptés aux circonstances: action avec et sans droit de vote, avec ou sans valeur nominale, action de préférence ou de second rang et obligations à intérêt fixe ou variable, ou même transformables en actions En France, par contre, nous sommes restés statiques. Nous en sommes encore à la loi de 1867 sur les sociétés anonymes. En fait, là encore, la France regarde son passé et cela n'est pas encourageant pour ce qu'on appelle vraiment l'épargne libre d'investissement.

Enfin, il y a un autre aspect de la question. Depuis un certain nombre d'années on a remplacé l'épargne individuelle par l'épargne collective. Les lois sociales, votées depuis un certain nombre d'années, ont tendu, en particulier, à décharger chacun de la responsabilité de parer à son lendemain, ce qui incite chacun à accroître sa consommation et à laisser à des sociétés de capitalisation, assurances privées, organismes de sécurité sociale ou à des caisses de répartition le soin de faire des placements en leur lieu et place, et notamment en bons d'Etat.

C'est pour ces diverses raisons que la commission des finances a pensé qu'il est bien léger de parler d'encourager l'épargne sans toucher à aucun des facteurs fondamentaux qui s'opposent à la constitution d'une épargne libre d'investissement. Là encore, qui veut la fin, veut les moyens. A ce titre, on parle bien d'une fin mais on ne touche pas aux moyens!

La commission des finances a considéré dès lors que le texte qui nous était proposé a été à cet égard un trompe l'œil, une illusion.

Cela étant dit, le texte qui vous est soumis comporte deux parties: d'une part, un certain nombre de dispositions financières; d'autre part, des dispositions d'aspect purement juridique.

Les textes de droit strict ont pour objet de simplifier les formalités de tenue des assemblées générales, de modifier les conditions de quorum ainsi que les mesures de publicité. A cet égard, M. Molle, rapporteur de la commission de la justice, vous fera connaître son sentiment.

La commission des finances a considéré, généralement parlant, que ce qui nous était proposé à ce titre était parfaitement raisonnable, dans l'ensemble, réserve faite de quelques modifications rédactionnelles, que vous propose la commission de la justice; je n'insisterai donc pas sur ce point.

Il m'a paru plus important, en qualité de rapporteur de la commission des finances, de m'appesantir davantage sur l'aspect financier des problèmes soulevés par les deux articles qui ont retenu particulièrement notre attention.

D'abord, c'est l'article 1er qui concerne les obligations transformables en actions. J'ai dit tout à l'heure qu'il était normal que l'on envisageât cette formule puisque dans les pays étrangers elle est devenue classique. Néanmoins, nous avons été quelque peu préoccupés par la rédaction qui nous est venue de l'Assemblée nationale et qui tend, en particulier, à exclure de ces facilités les sociétés d'économie mixte. La formule n'est pas suffisamment précise et claire. Vous avez tous eu sous les yeux, mes chers collègues, il y a un an et demi déjà, un énorme fascicule émanant de la rue de Rivoli où figure la liste des sociétés d'économie mixte comme des entreprises d'Etat. Dans la plupart de ces sociétés l'Etat détient une part assez peu importante; je pense notamment aux affaires de cinéma que l'Etat a acquises par voie de réquisition lors de la Libération.

La formule trop générale proposée à l'article 1er empêchant toute émission d'obligations de ce type par ces sociétés est

de notre avis trop rigide et nous avons envisagé de la modifier; c'est d'ailleurs le texte de l'article 1er qui vous est proposé.

D'autre part, en ce qui concerne la possibilité de laisser au Gouvernement le droit de régler par voie administrative les modifications à apporter à la loi de 1867 en ce qui concerne les transformations d'obligations en actions, la commission des finances a pensé qu'il n'était pas normal d'accorder cette latitude au pouvoir réglementaire alors que c'est la loi qui régit les sociétés en cause.

Cela étant dit, nous avons été surtout préoccupés par un autre aspect de la question: le département de la justice et le département des finances ne sont pas entièrement d'accord sur les mécanismes à prévoir pour la modification des dispositions légales en la matière, d'ailleurs minces puisque dès maintenant de telles obligations peuvent être émises. Nous avons eu l'occasion de nous entretenir avec les fonctionnaires des deux départements considérés dont les réactions d'ailleurs vous nes n'étaient pas superposables. C'est pourquoi nous avons demandé au Gouvernement de bien vouloir, en réunissant les représentants des deux administrations considérées, préparer au plus tôt un texte sur lequel nous pourrions être d'accord avec lui et qui serait plus satisfaisant pour les uns et pour les autres.

Le deuxième article qui nous préoccupe est l'article 13 qui concerne les redevances de cotation. Vous avez vu qu'on propose à votre assemblée d'inviter les sociétés anonymes, dont les titres sont côtés en bourse, à verser une redevance qui serait elle-même remise à un fonds commun chargé de faire de la publicité en faveur de l'épargne investie en valeurs mobilières.

L'idée est parfaitement louable, mais la question est de savoir s'il est opportun de faire de la publicité dans un temps où les conditions nécessaires à la reconstitution de l'épargne ne sont pas réunies. A cet égard, nous avons eu un scrupule. Nous avons considéré qu'il fallait réserver cette formule pour des temps meilleurs et attendre, par conséquent, que les raisons mêmes qui prévalent en faveur de la reconstitution de l'épargne soient confirmées par des gestes certains du Gouvernement et par une politique cohérente.

Ce n'est pas au moment où l'on envisage, peut-être, d'augmenter les impôts sur les sociétés pour satisfaire aux besoins de trésorerie de l'Etat que l'on peut, en même temps, demander au Parlement de voter des mesures de publicité en faveur de l'épargne investie en titres alors que ces titres eux-mêmes seront frappés d'une fiscalité croissante.

Cela nous a paru contradictoire. C'est pourquoi votre commission des finances a supprimé cet article.

Il reste un dernier article financier: celui qui concerne la forme des titres des magasins généraux.

Il a paru normal à votre commission d'abroger, comme le recommandaient le Gouvernement et l'Assemblée nationale, l'article 8 de l'ordonnance du mois d'août 1945, relative aux magasins généraux, de manière que ceux-ci puissent bénéficier de dispositions comparables à celles des sociétés anonymes de droit commun pour les augmentations de capital. Votre commission, par conséquent, n'a fait aucune objection sur ce point particulier.

En conclusion, votre commission des finances est dans l'ensemble d'accord sur le texte qui nous est soumis sous réserve d'une part, d'une modification de l'article 1er reportant à une date prochaine le dépôt d'un texte plus au point sur lequel les deux départements ministériels en cause soient parfaitement d'accord, d'autre part, de la suppression de la redevance de cotation.

Sous le bénéfice de ces observations, votre commission des finances vous demande d'adopter la proposition de loi qui vous est soumise. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission de la justice.

M. Marcel Molle, *rapporteur pour avis de la commission de la justice.* Mesdames, messieurs, la commission de la justice n'a pas jugé utile de vous faire distribuer un avis imprimé, ni même de faire précéder les observations qu'elle a présentées sur le texte d'une série de remarques générales. En effet, les divers points sur lesquels elle a été amenée à délibérer comme dépendant de sa compétence dans la proposition qui nous est soumise sont des points de détail qui n'ont d'autre lien ensemble que celui d'être destinés à simplifier les formalités régissant le fonctionnement des sociétés.

Toutefois, la commission m'a chargé de vous faire une seule observation. Elle reconnaît — et avec beaucoup d'autres — que la législation sur les sociétés commence à vieillir sérieusement. Je n'ai pas besoin de vous rappeler qu'elle date de la loi fondamentale sur les sociétés anonymes qui remonte à 1867 et que cette époque ne présente avec la nôtre, du point de vue économique et social, que des analogies fort lointaines.

Je sais bien que cette loi a été modifiée à plusieurs reprises. De nombreuses retouches y ont été effectuées pour essayer de la tenir à jour de l'actualité. Il n'en est pas moins vrai qu'elle est ancienne et qu'elle a besoin d'une refonte complète.

La commission a même été légèrement émue de voir qu'au lieu de s'adonner à ce travail de refonte entrepris vraiment dans son ensemble, le Gouvernement, et ensuite l'Assemblée nationale, s'étaient contentés de régler des points de détail, qui évidemment peuvent être plus urgents que d'autres, mais qui enfin ne devraient pas faire oublier la nécessité de cette refonte d'ensemble.

C'est cette observation qu'elle m'a chargé de faire de façon très ferme. Il est à souhaiter que dans un bref délai les lois sur les sociétés subissent les modifications nécessaires pour être mises à jour et en harmonie avec les circonstances actuelles.

En ce qui concerne les dispositions qui nous sont soumises, la commission vous proposera plusieurs amendements dont une grande partie ne constitue que des modifications rédactionnelles.

J'aurai l'occasion de revenir sur ces points au cours de la discussion des articles. (*Applaudissements.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion des articles de la proposition de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion des articles.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article 1er:

« Article 1er. — Les sociétés de capitaux (à l'exception des entreprises nationalisées et les sociétés dont l'Etat détient plus de la moitié du capital lorsque sa participation a été prise en vertu d'une loi particulière) pourront émettre des obligations transformables en actions.

« A cet effet, dans le délai d'un mois de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement déposera un projet de loi tendant à modifier la législation des sociétés de capitaux. Dans le délai de trois mois de la promulgation de la présente loi, un règlement d'administration publique apportera aux textes réglementaires en vigueur les modifications nécessaires à l'accomplissement de cette transformation. »

Par voie d'amendement (n° 3), M. Molle, au nom de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale, propose de supprimer cet article.

La parole est à M. Molle.

M. le rapporteur pour avis. Mesdames, messieurs, la commission de la justice, comme la commission des finances, a été choquée par le texte de l'Assemblée nationale qui prévoyait que des règlements d'administration publique devraient modifier la législation. Pour obtenir un résultat, pour donner à cet article une valeur quelconque, deux solutions se présentaient.

La première consistait à prévoir, dès maintenant, les dispositions de détail qui seraient nécessaires pour faciliter la transformation des obligations en actions, car il faut bien noter qu'aucune disposition légale n'interdit actuellement de transformer les obligations en actions et d'émettre des obligations transformables en actions. Cette solution présentait une grosse difficulté, car le vote du projet devait avoir lieu dans un délai assez rapide et l'étude de ces dispositions particulières méritait d'être faite avec soin. La seconde solution, celle qui a été adoptée par la commission des finances, consistait à présenter au Gouvernement un vœu pieux, un de ces vœux de conseil général dont on a parlé hier, en l'invitant à déposer un projet complet dans un délai donné.

Votre commission de la justice, à l'unanimité, s'est montrée hostile à ce système qui consiste à fixer, par voie législative, des impératifs au Gouvernement, alors que, dans la plupart des cas — on le sait parfaitement — ces impératifs restent lettre morte, car aucune sanction n'y est attachée.

Elle a donc jugé, tout en souhaitant que le Gouvernement fasse quelque chose et présente un projet à ce sujet, d'autant

plus qu'elle croit savoir que des études préalables ont été faites, que l'article devrait être purement et simplement supprimé, ne voyant pas l'utilité de le maintenir. (*Applaudissements.*)

M. Félix Gaillard, *secrétaire d'Etat à la présidence du conseil.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil. Monsieur le président, mesdames, messieurs, si je comprends bien, l'amendement de la commission de la justice rejoint dans son but l'amendement proposé par la commission des finances, celle-ci ayant adopté une procédure différente.

Je voudrais faire remarquer au Conseil que l'article 1er de la proposition de loi, qui concerne les possibilités pour les sociétés d'émettre des obligations transformables en actions, est une disposition unanimement souhaitée. D'autre part, il s'agit de donner au Gouvernement la possibilité de modifier par voie réglementaire des dispositions, en fait, de détail.

C'est pourquoi je me permets de demander au Conseil de la République d'autoriser le Gouvernement à le faire, et pour cela, je ferai remarquer que l'injonction que donne la commission des finances d'avoir à déposer un projet de loi dans le délai d'un mois est une chose, mais que le fait pour le Parlement de voter dans un délai rapide ce projet de loi, en est une autre. Les membres du Conseil savent à quel point les ordres du jour des assemblées sont remplis par de nombreux projets urgents, et l'intérêt qu'il y aurait à ce que cette disposition soit prise rapidement.

C'est pourquoi je me permets de demander au Conseil de la République — je parle là à la fois sur l'amendement de la commission de la justice et sur celui de la commission des finances — de bien vouloir reprendre le texte du Gouvernement adopté par l'Assemblée nationale.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Je suis désolé, monsieur le président, de ne pas donner satisfaction à M. Gaillard, tout au moins sous cette forme, et ceci pour diverses raisons.

M. Gaillard nous a dit que le Gouvernement allait régler lui-même sans difficulté et par voie réglementaire certains points de détail du projet; je ne pense pas que ce soit un détail que de délimiter par un texte les rapports entre actionnaires et obligataires, car c'est justement cette question qui, dans les législations étrangères, a été le plus fouillée lorsqu'on y a créé, par la loi, l'autorisation d'émettre des obligations transformables en actions. Les pays anglo-saxons ont particulièrement développé cette forme d'émission de titres que je considère et que nous considérons tous à la commission des finances et à la commission de la justice comme parfaitement souhaitable, mais, étant donné que la chancellerie, d'une part, et la direction du Trésor, d'autre part, avec lesquelles nous avons eu le plaisir de collaborer, éprouvent l'une et l'autre quelques difficultés à se mettre d'accord dès maintenant sur un texte, étant donné aussi que nous avons en vain essayé d'aplanir ces difficultés, il semble quelque peu douteux, monsieur le ministre, que vous puissiez obtenir très rapidement, en tout cas plus rapidement que nous-mêmes, un accord unanime entre les deux départements.

Par conséquent, et pour cette raison, nous pensons qu'il est essentiel de prendre d'une des deux solutions qui nous sont proposées. La commission des finances préfère évidemment la sienne et, en la circonstance, je suis mandaté pour la défendre.

Je vous demande, monsieur le ministre — et je crois que cela est possible — de nous soumettre au plus tôt un texte. Sur ce texte nous pourrons travailler vite, car, vous le savez très bien, les questions de cet ordre ne soulèvent pas la passion politique des assemblées. Dès qu'il s'agit d'un problème purement technique comme celui-là, les réunions se passent, à la commission des finances et à la commission de la justice, sans la moindre réaction politique des uns et des autres. On examine un texte la plume à la main. On ne se pose pas de questions particulières et, quand le texte vient en discussion en séance publique, les débats sont calmes et fort sérieux.

Par conséquent, si vous voulez bien suivre notre conseil et nous faire rapidement des propositions, nous pourrons, non moins rapidement, vous donner notre accord, du moins au Conseil de la République. Je sais que vous avez suffisamment d'influence à l'Assemblée nationale pour que vous ne rencontriez pas de difficultés particulières auprès de vos anciens amis de la commission des finances. Pour cette raison, la commission des finances reste sur sa position. Elle vous demande, bien à regret, de repousser la proposition de M. Gaillard et de ne pas accepter celle de la commission de la justice, bien que nous soyons près — je le dis encore une fois — l'un de l'autre en ce qui concerne le but poursuivi.

M. le président. Le Gouvernement maintient-il sa demande de prise en considération ?...

M. le secrétaire d'Etat à la présidence du Conseil. Oui, monsieur le président.

M. Georges Marrane. Je demande la parole pour répondre à M. le ministre.

M. le président. Le Gouvernement demande la prise en considération du texte de l'Assemblée nationale. Cette demande a priorité.

La parole est à M. Marrane pour répondre à M. le ministre.

M. Georges Marrane. L'article 1er de la proposition de loi qui nous est soumise, pour lequel le Gouvernement demande la prise en considération, constitue un grand danger pour les obligataires, puisqu'elle laisse la possibilité au Gouvernement de transformer de lui-même les obligations en actions, c'est-à-dire de donner aux obligataires des responsabilités et des risques qu'ils n'avaient pas prévus lorsqu'ils ont souscrit les obligations.

Dans ces conditions, il est bien évident que ce texte est très dangereux pour les petits épargnants. J'ajouterai, comme rapporteur à la commission des finances de la caisse nationale d'épargne, qu'il y a là encore un autre danger très grand et que, laisser de tels pouvoirs au Gouvernement de décider, par règlement d'administration publique, la transformation d'obligations en actions est inadmissible. Il faudrait le vote d'une loi. Je ne peux pas accepter le texte de la commission des finances parce que celle-ci envisage en effet qu'un projet de loi pourra intervenir dans le délai d'un mois, et elle accepte par avance, dans le premier paragraphe de son texte le principe de la transformation des obligations en actions. Si le Gouvernement veut déposer un projet de loi particulier, il a la possibilité de le faire. Il est dangereux que le Parlement ait déjà donné son avis sur le principe même de la question.

J'ajouterai d'ailleurs que le Gouvernement présent ne gère pas les affaires nationales dans l'intérêt du pays, mais suivant les intérêts et les instructions données par le gouvernement américain (*Exclamations ironiques sur plusieurs bancs*), c'est une raison supplémentaire pour que le texte de l'article 1er ne soit pas pris en considération. Le groupe communiste votera donc contre.

M. le président. Le Gouvernement demande donc la prise en considération de l'article 1er du texte de l'Assemblée nationale.

Je rappelle que si la prise en considération était votée, le renvoi du texte devant la commission saisie au fond serait de droit.

Je mets aux voix la prise en considération demandée par le Gouvernement et repoussée par la commission.

(*La prise en considération n'est pas adoptée.*)

M. Georges Marrane. C'est un grand succès pour le Gouvernement !

M. le président. Nous revenons à l'amendement de M. Molle qui tend, je le rappelle, à supprimer l'article 1er.

Quel est l'avis de la commission sur cet amendement ?

M. le rapporteur. La commission des finances a considéré qu'elle préférait son propre enfant à celui de M. Molle. Je ne peux que confirmer ce que j'ai dit tout à l'heure.

M. le président. Par conséquent, la commission repousse l'amendement.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement, repoussé par la commission.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. L'article 1er est donc supprimé.

« Art. 2. — Les articles 29 et 30 de la loi du 24 juillet 1867 sont abrogés et remplacés par les dispositions suivantes :

« *Art.* 29. — Dans toutes les assemblées le quorum est calculé sur l'ensemble des actions composant le capital social, déduction faite de celles qui sont privées du droit de vote en vertu de dispositions législatives ou réglementaires.

« *Art.* 30. — Dans tous les cas autres que ceux prévus à l'article suivant, les assemblées générales doivent être composées d'un nombre d'actionnaires représentant le quart au moins du capital social.

« Si la première assemblée ne réunit pas ce quorum, une nouvelle assemblée est convoquée dans les formes et les délais prévus par les statuts et elle délibère valablement quelle que soit la portion du capital représentée. »

Personne ne demande la parole sur l'article 2 ?...

Je le mets aux voix.

(*L'article 2 est adopté.*)

M. le président. « Art. 3. — Les six premiers alinéas de l'article 31 de la loi du 24 juillet 1867 sont abrogés et remplacés par les dispositions suivantes:

« Art. 31. — Nonobstant toute clause contraire de l'acte de société, l'assemblée générale, délibérant comme il est dit ci-après, peut modifier les statuts dans toutes leurs dispositions. Elle ne peut toutefois changer la nationalité de la société ni augmenter les engagements des actionnaires.

« Nonobstant toutes clauses contraires, tout actionnaire, quel que soit le nombre de ses actions, peut prendre part aux assemblées générales qui ont à délibérer sur les questions visées à l'alinéa suivant. Dans ces assemblées, le droit de vote attaché aux actions est déterminé par la loi du 15 novembre 1933 sans préjudice des limitations du nombre de voix dont peut disposer un membre de l'assemblée prévues à l'article 27 de la présente loi et par les statuts, et à condition que la limitation statutaire soit uniforme pour toutes les actions.

« Les assemblées générales qui sont appelées soit à vérifier les apports en nature ainsi que les avantages particuliers, à nommer les premiers administrateurs et à vérifier la sincérité de la déclaration des fondateurs de la société, soit à décider ou autoriser toute augmentation de capital ou à délibérer sur toutes les modifications statutaires, y compris celle touchant à l'objet et à la forme de la société ne sont régulièrement constituées et ne délibèrent valablement qu'autant qu'elles sont composées d'actionnaires représentant au moins la moitié du capital social. Toutefois, le capital social qui doit être représenté pour la vérification des apports ne comprend pas les actions appartenant à des personnes qui ont fait l'apport ou stipulé les avantages particuliers soumis à l'appréciation de l'assemblée.

« Si la première assemblée n'a pas réuni la moitié du capital social, une nouvelle assemblée peut être convoquée dans les formes statutaires et par deux insertions faites, l'une dans le *Bulletin des Annonces légales obligatoires*, l'autre dans un journal habilité à recevoir les annonces légales pour le département du siège social. Cette convocation reproduit l'ordre du jour, la date et le résultat de la précédente assemblée. La seconde assemblée ne peut se tenir que dix jours au plus tôt après publication de la dernière insertion. Elle délibère valablement si elle est composée d'actionnaires représentant le tiers au moins du capital social.

« Si la seconde assemblée ne réunit pas ce quorum, une troisième assemblée peut être convoquée par une insertion au *Bulletin des Annonces légales obligatoires* et dans un journal habilité à recevoir les annonces légales pour le département du siège social ainsi que par deux insertions faites à une semaine d'intervalle dans un journal quotidien d'information édité ou diffusé dans le département du siège social, ces deux dernières insertions pouvant être remplacées par une lettre recommandée adressée à tous les actionnaires, sans préjudice de l'application de l'article 35, alinéa 4, de la présente loi. Les insertions et la lettre recommandée doivent reproduire l'ordre du jour, les dates et les résultats des assemblées précédentes. La troisième assemblée ne peut se tenir que dix jours au plus tôt après la publication de la dernière insertion ou l'envoi de la lettre recommandée. Elle délibère valablement si le quart au moins du capital social est représenté. A défaut de ce quorum, cette troisième assemblée peut être prorogée à une date ultérieure de deux mois au plus tard à partir du jour auquel elle avait été convoquée. La convocation et la réunion de l'assemblée prorogée ont lieu dans les formes ci-dessus; l'assemblée doit comprendre un nombre d'actionnaires représentant au moins le quart du capital social.

« Dans toutes les assemblées prévues au présent article, les résolutions, pour être valables, doivent réunir les deux tiers au moins des voix des actionnaires présents ou représentés. Le texte des résolutions proposées doit être tenu à la disposition des actionnaires au siège de la société quinze jours au moins avant la date de la réunion de la première assemblée. »

M. de Villoutreys. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. de Villoutreys.

M. de Villoutreys. Je voudrais poser une question à M. le ministre. Les articles 2 et 3 de la proposition que nous étudions actuellement tendent à unifier les modalités de fonctionnement des assemblées extraordinaires, qu'elles soient constitutives, de vérification des apports, qu'elles aient pour objet de modifier les statuts, etc.

Or, cette unification entraîne, pour les assemblées constitutives, des conditions plus sévères que le régime actuel.

En effet, vous pouvez constater que le quorum pour les assemblées convoquées pour la troisième fois devient le quart au lieu du cinquième et la majorité exigée devient les deux tiers au lieu de la moitié.

Dans ces conditions, le remède pourrait être d'élever la limitation à dix du nombre de voix dont chaque actionnaire peut disposer dans les assemblées constitutives. Etant donné le nombre très considérable des actionnaires d'une société de quelque importance, il deviendra de plus en plus impossible de satisfaire à des conditions de quorum et de majorité plus sévères que par le passé.

La limite de dix, qui date de la loi de 1867 et qui correspond à des conditions économiques dépassées, pourrait être remplacée par le nombre de voix représentant le centième du capital social.

Je demande alors à M. le ministre — je n'ai pas déposé d'amendement — s'il verrait un inconvénient à ce que — la question étant d'ailleurs étudiée mûrement ici à la commission des finances — nous puissions introduire, par exemple, dans la prochaine loi de finances, une disposition dans le genre de celle-ci:

« Dans l'alinéa 2 de l'article 27 de la loi du 24 juillet 1867, les mots: « ... sans qu'ils puissent être supérieurs à dix », sont remplacés par les mots: « ... sans qu'ils puissent être supérieurs au nombre de voix représentant le centième du capital social ».

M. le secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat. Je ne puis que répondre à M. de Villoutreys que la question me surprend et que je n'ai pas eu vraiment le temps de l'étudier.

Il m'est très difficile de dire si la proposition qu'il fait est préférable à celle qui est inscrite dans la loi.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. Monsieur de Villoutreys, j'ai eu connaissance de la proposition que vous nous communiquez.

Je crois que vous avez raison. Il faut éviter qu'avec le mécanisme des pouvoirs en blanc, certains puissent en quelque sorte détourner de ses buts une assemblée générale extraordinaire ou ordinaire; aussi avez-vous raison de dire que ce problème mérite attention.

En réalité, depuis un certain nombre de mois ou d'années on nous demande, à un titre ou à un autre, à l'occasion d'une loi de finances ou d'une autre, d'apporter telle ou telle modification à la loi de 1867, puis à la loi sur les sociétés d'investissements. Voyez ce qui s'est passé hier à l'occasion de l'examen des comptes spéciaux du Trésor. Ce prurit législatif ne me dit rien qui vaille.

Je crois, en la circonstance, qu'il faut coordonner tous ces textes; vous apportez à ce travail des suggestions. La commission des finances a l'intention de s'attaquer à de tels problèmes, à l'invitation de son président qui nous a dit l'autre jour qu'il souhaitait voir se constituer des groupes de travail pour étudier un certain nombre de questions de ce genre. J'en prends note, et nous mettrons la question sur le chantier dans le plus court délai, en même temps que d'autres, concernant en général les sociétés anonymes et les sociétés d'investissement.

M. de Villoutreys. Je vous remercie, monsieur le rapporteur.

M. le président. Sur l'article lui-même, personne ne demande plus la parole ?

Les quatre premiers alinéas ne sont pas contestés.

Je les mets aux voix.

(*Ce texte est adopté.*)

M. le président. Par amendement (n° 4) M. Molle, au nom de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale, propose de modifier comme suit le 5e alinéa de l'article 31 de la loi du 24 juillet 1867:

« Si la seconde assemblée ne réunit pas ce quorum, une troisième assemblée peut être convoquée par une insertion au *Bulletin des Annonces légales obligatoires* et par deux insertions dans un journal habilité à recevoir les annonces légales dans le département du siège social, faites à une semaine d'intervalle, sans préjudice de l'application de l'article 35, alinéa 4, de la présente loi. Les insertions doivent reproduire l'ordre du jour, les dates et les résultats des assemblées précédentes. La troisième assemblée ne peut se tenir que six jours au plus tôt après la publication de la dernière insertion. Elle délibère valablement si... (le reste sans changement). »

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Je dois vous expliquer, en quelques mots, en quoi consiste cet amendement, car il est assez compliqué de comparer les textes.

Dans le projet actuel, on réalise une diminution, en général, des quorums exigés dans les assemblées générales d'actionnaires. Comme contrepartie de cette diminution, le projet prévoit une publicité exceptionnelle pour les assemblées réunies sur troisième convocation. Au lieu d'avoir, comme jusqu'à présent, deux insertions au *Bulletin des Annonces légales obligatoires* et deux insertions dans un journal local, le texte décide que ces insertions seront réduites à une de chaque espèce, mais complétées par deux avis dans un journal quotidien d'information. C'est ce dernier point qui a inquiété votre commission de la justice. Elle s'est d'abord demandé ce qu'était un journal quotidien d'information. Mais sur ce point on a tout de même pensé que l'on s'entendrait. Elle a envisagé surtout les frais extrêmement élevés pour la société qui seraient entraînés par ces deux insertions. Il faut se rendre compte que beaucoup de sociétés vont être obligées, de ce fait, de publier des avis dans les journaux parisiens notamment, dont les tarifs de publicité, comme chacun le sait, ne sont pas précisément bon marché.

D'autre part, le résultat, qui est de donner une plus grande diffusion aux convocations des assemblées générales, sera-t-il atteint ? C'est douteux. Si demain, dans les journaux, on trouve une feuille spéciale contenant les convocations à ces assemblées, cette feuille n'attirera vraisemblablement pas plus la curiosité que celle des petites annonces où l'on trouve actuellement les avis de convocation.

C'est pourquoi votre commission a été amenée à supprimer cette exigence, et pour éviter que la troisième assemblée ne soit réunie de façon trop discrète, elle a rétabli l'obligation d'une double insertion dans un journal d'annonces légales local. D'autre part, comme conséquence de cette disposition, elle a rétabli le délai de six jours qui était prévu entre la parution de la deuxième insertion et la date de l'assemblée générale. Dans le texte qui a été voté par l'Assemblée nationale, le délai avait été fixé à dix jours: du fait qu'il n'existait plus qu'une insertion les actionnaires auraient pu se trouver convoqués dans un délai trop bref. Etant donné qu'on rétablit la seconde insertion à huit jours de la première, il a paru opportun de revenir au délai qui existait antérieurement et qui était de six jours.

La modification apportée à l'article consiste donc en la suppression de l'insertion dans les journaux quotidiens, son remplacement par une autre dans un journal local et dans le rétablissement du délai de six jours au lieu de dix jours.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. Mes chers collègues, la commission des finances n'a pas d'objection particulière à présenter aux propositions de la commission de la justice. Elle s'étonne toutefois que cette commission ait supprimé la possibilité d'avertir les actionnaires par lettre recommandée, car il n'était pas mauvais qu'une société garde avec ses actionnaires un certain nombre de contacts autrement que par le seul bulletin des annonces légales.

Plusieurs sénateurs. Pour les actions au porteur.

M. le rapporteur. Par conséquent, en la circonstance, votre observation vaut d'être retenue et je n'insisterai donc pas.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'Etat. Le Gouvernement ne fait pas d'opposition à l'amendement de M. Molle.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Molle, accepté par le Gouvernement et la commission.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?

Je mets aux voix le cinquième alinéa ainsi modifié.

(*Le cinquième alinéa est adopté.*)

M. le président. Personne ne demande la parole sur le sixième alinéa ?...

Je le mets aux voix.

(*Le sixième alinéa est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'ensemble de l'article 3 dans sa nouvelle rédaction.

(*L'article 3 est adopté.*)

M. le président. « Art. 4. — L'alinéa premier de l'article 3 de la loi du 23 janvier 1929 est remplacé par l'alinéa suivant:

« L'assemblée est convoquée par deux insertions faites, l'une dans le *Bulletin des Annonces légales obligatoires*, et l'autre dans un journal habilité à recevoir les annonces légales pour le département du siège social. »

M. le rapporteur pour avis. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Je fais remarquer qu'il y a une petite erreur de rédaction à l'article 4. On indique: « L'alinéa premier de l'article 3 de la loi du 23 janvier 1929 est remplacé par l'alinéa suivant, etc. ». Ce n'est pas tout à fait exact, il vaudrait mieux écrire: « La première phrase... ». Ce n'est effectivement que la première phrase qui a été supprimée. Je ne pense pas qu'il soit prévu de remplacer les deuxième et troisième phrases de cet article, qui ne comporte pas plusieurs alinéas.

M. le président. La commission de la justice propose de rédiger ainsi le début de l'article 4:

« La première phrase de l'article 3 de la loi du 23 janvier 1929 est remplacée par la phrase suivante:... ».

Le reste sans changement.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 4 ainsi rédigé.

(*L'article 4 est adopté.*)

M. le président. « Art. 5. — L'article 6 de la loi du 23 janvier 1929 est remplacé par les dispositions suivantes:

« Art. 6. — L'assemblée ne peut délibérer que si elle est composée d'un nombre de parts représentant la moitié au moins des parts existant dans la masse intéressée, déduction faite des parts qui sont en la possession de la société.

« Si une première assemblée ne remplit pas les conditions ci-dessus fixées, une nouvelle assemblée peut être convoquée avec le même ordre du jour, dans les formes et délais indiqués à l'article 3. Cette seconde assemblée délibère valablement si elle est composée d'un nombre de parts représentant le tiers au moins des parts existant dans la masse intéressée, déduction faite des parts qui sont la propriété de la société, soit directement, soit par personne interposée.

« Dans ces assemblées, les résolutions, pour être valables, doivent réunir les deux tiers des voix des parts présentes ou représentées.

« Chaque membre de l'assemblée dispose dans le vote d'autant de voix qu'il possède ou représente de parts, sans limitation.

« La société n'a pas le droit de voter avec les titres dont elle est propriétaire ou qui sont en sa possession pour une raison quelconque ».

Par voie d'amendement (n° 11) M. Molle, au nom de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale, propose, à la fin du 2e alinéa du texte proposé pour l'article 6 de la loi du 23 janvier 1929, de remplacer les mots: « qui ont la propriété » par les mots: « qui sont en la possession ».

La parole est à M. Molle.

M. le rapporteur pour avis. Il s'agit d'une simple erreur de rédaction. On a écrit une fois « propriété » et une autre fois

« possession ». Il faut mettre les deux paragraphes en harmonie et dire « possession » dans les deux cas.

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement de M. Molle.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Par voie d'amendement (n° 5) M. Molle, au nom de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale, propose, à la fin du 2e alinéa de l'article 6 de la loi du 23 janvier 1929, de supprimer les mots suivants: « soit directement, soit par personne interposée ».

La parole est à M. Molle.

M. le rapporteur pour avis. Mesdames, messieurs, le texte qui nous est présenté a trait aux assemblées de porteurs de parts. Il est prévu par l'ancien texte que la présence aux assemblées est refusée aux parts qui sont en possession de la société. Le texte nouveau ajoute les parts qui sont en la possession de la société soit directement, soit par personne interposée.

On ne voit d'abord pas pourquoi ces mots n'ont pas été ajoutés au premier paragraphe de l'article.

Ensuite, évidemment, on voit ce que l'on veut dire. On veut éviter que la société ne camoufle ses parts sous un nom ou sous un autre. Mais la commission de la justice trouve vraiment impossible d'admettre ce texte, car si la notion d'interposition de personne existe dans le code civil, elle est généralement assortie d'une présomption légale d'interposition tandis que, dans un cas comme celui-ci, on ne voit pas bien comment définir la personne interposée.

Si on arrive à établir que telle personne est interposée, il n'est pas besoin d'une disposition légale pour rendre inadmissible sa présence à l'assemblée. C'est pourquoi la commission a cru bon de supprimer cette phrase qui, au fond, n'ajoute rien et peut entraîner certaines difficultés.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission avait d'ailleurs, à l'occasion de cet article, demandé à la commission de la justice son avis sur le point que M. Molle vient d'exposer. Elle aurait mauvaise grâce, par conséquent, à ne pas accepter la proposition de M. Molle.

M. le secrétaire d'Etat. Le Gouvernement accepte cet amendement.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur cet amendement, accepté par la commission des finances et par le Gouvernement ?...

Je le mets aux voix.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Par amendement (n° 6), M. Molle, au nom de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale, propose, après le 2e alinéa de l'article 6 de la loi du 23 janvier 1929, d'ajouter un nouvel alinéa ainsi conçu:

« A défaut de ce quorum, cette deuxième assemblée peut être prorogée à une date ultérieure de deux mois au plus tard, à partir du jour où elle avait été convoquée. La convocation et la réunion de l'assemblée prorogée ont lieu dans les formes ci-dessus; l'assemblée délibère valablement si elle est composée d'un nombre de parts représentant au moins le tiers des parts existant dans la masse intéressée, comme il est dit ci-dessus. »

La parole est à M. Molle.

M. le rapporteur pour avis. Pour le régime des assemblées de porteurs de parts, le texte actuel prévoit simplement deux convocations: la première, avec un quorum exigé de la moitié; la seconde, avec un quorum réduit au tiers. Mais le texte est muet sur ce qui va se passer lorsque cette deuxième assemblée sera infructueuse et n'aura pas réuni le quorum nécessaire.

Le projet gouvernemental n° 3135, qui reproduisait à peu près textuellement la disposition que nous avons à discuter aujourd'hui, par une sorte d'harmonie avec les dispositions prévues pour les assemblées d'actionnaires, envisageait une troisième convocation des porteurs de parts avec quorum réduit. Cette partie du texte n'a pas été reproduite par l'Assemblée nationale.

Votre commission de la justice a été frappée par les difficultés qui risquent de se produire si les porteurs de parts ne se présentent pas en nombre égal au tiers. Dans ce cas, on est obligé de recommencer toute l'opération et de repartir sur une première convocation avec quorum maximum et, ensuite, sur une deuxième convocation. C'est pourquoi, à l'image de ce qui se produit pour les assemblées d'actionnaires, votre commission vous propose d'envisager la prorogation de la deuxième assemblée, c'est-à-dire une nouvelle convocation dans le délai maximum de deux mois permettant de tenir une assemblée avec le même quorum réduit.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission des finances n'élève aucune objection et doit bien constater un oubli dans le texte de l'Assemblée nationale.

M. le président Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'Etat. La commission de la justice reprenant le texte du Gouvernement; celui-ci n'a aucune objection à faire.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?

Je mets aux voix l'amendement.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'ensemble de l'article 5, ainsi modifié.

(*L'article 5 est adopté.*)

M. le président. « Art. 6. — Le septième alinéa de l'article 1er de la loi du 24 juillet 1867 est remplacé par les dispositions suivantes:

« Le retrait des fonds provenant des souscriptions en espèces est opéré sur la signature du gérant de la société ou de son mandataire, contre remise d'une copie certifiée par lui du procès-verbal de l'assemblée ou des assemblées constitutives. En cas d'augmentation de capital en numéraire, il n'y a pas lieu à réunion d'une seconde assemblée générale et le retrait des fonds est opéré sur la signature du gérant ou de son mandataire après la déclaration notariée constatant la souscription et les versements. Dans ce cas, toutefois, le retrait ne peut être opéré qu'à une date postérieure de dix jours au moins à celle du dépôt des fonds. En outre, lorsque les fonds ont été déposés à la caisse des dépôts et consignations ou chez un notaire autre que celui ayant reçu la déclaration de souscription et de versement, le gérant de la société ou son mandataire doit, préalablement au retrait des fonds, remettre à leur dépositaire un certificat du notaire ayant reçu cette déclaration attestant que celle-ci a été faite conformément à la loi ».

Par amendement (n° 7), M. Molle, au nom de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale, propose, à la fin de cet article, de remplacer les mots:

« Un certificat du notaire ayant reçu cette déclaration attestant que celle-ci a été faite conformément à la loi », par les mots: « Une expédition ou un extrait de la déclaration de souscription et de versement ».

La parole est à M. Molle.

M. le rapporteur pour avis. Cet amendement a un objet tout à fait spécial. Je m'en excuse auprès de mes collègues, c'est une matière où j'aurai quelque peine à m'expliquer. Un certificat de notaire est une chose en dehors des règles; c'est une hérésie. Un notaire n'authentifie pas un écrit par un certificat, mais par l'expédition ou la copie des actes reçus. C'est la raison du dépôt de cet amendement.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?

Je mets aux voix l'amendement.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'article 6, ainsi modifié.

(*L'article 6 est adopté.*)

M. le président. « Art. 7. — L'article 1er de la loi du 24 juillet 1867 est complété par l'alinéa ci-après:

« Dans toute augmentation de capital, après le retrait des fonds et, le cas échéant, la vérification des apports en nature et des avantages particuliers par l'assemblée générale, le gérant apporte les modifications nécessaires aux clauses des statuts relatives au montant du capital social et au nombre des actions qui le représentent, dans la mesure où ces modifications correspondent matériellement au résultat effectif de l'opération. »

Sur le texte de l'article, personne ne demande la parole ?

Je le mets aux voix.

(*Ce texte est adopté.*)

M. le président. Par amendement (n° 8), M. Molle, au nom de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale, propose de compléter l'alinéa additionnel à l'article 1er de la loi du 24 juillet 1867 par la disposition suivante:

« Ces modifications résultent d'une mention dans la déclaration de souscription et de versement ou dans le procès-verbal de l'assemblée générale de vérification. »

La parole est à M. Molle.

M. le rapporteur pour avis. Cet amendement n'a pas une grosse importance. Il tend, dans un but de clarté et de bon ordre, dans les documents sociaux, à spécifier de quelle manière le gérant ou le conseil d'administration devront mentionner les modifications des statuts consécutives à une augmentation du capital social. Cette disposition paraît nécessaire en raison de la publicité qui doit avoir lieu après ces augmentations de capital, étant donné que l'assemblée de sincérité est supprimée et que cette assemblée avait autrefois pour rôle notamment de préciser les modifications des statuts consécutives aux augmentations de capital. Maintenant, ce sont le gérant ou le conseil d'administration qui en sont chargés. Il paraît donc normal que ces modifications figurent quelque part, pour qu'elles puissent être publiées et que les actionnaires en trouvent trace.

C'est la raison pour laquelle nous avons demandé que cet alinéa soit ajouté à l'article.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?...

M. le rapporteur. La commission ne fait pas d'objection à cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?...

M. le secrétaire d'Etat. Le Gouvernement l'accepte également.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'ensemble de l'article 7 ainsi complété.

(*L'article 7 est adopté.*)

M. le président. « Art. 8. — Le deuxième alinéa de l'article 24 de la loi du 24 juillet 1867 est remplacé par les dispositions suivantes:

« Les pouvoirs accordés au gérant par l'article 1er sont accordés aux fondateurs ou au conseil d'administration de la société anonyme. Lors de la constitution de la société, la déclaration est soumise avec les pièces à l'appui à la première assemblée générale qui en vérifie la sincérité. Cette formalité n'a pas à être accomplie en cas d'augmentation de capital en numéraire. » (*Adopté.*)

« Art. 8 *bis* (nouveau). — Nonobstant toutes clauses contraires des statuts, les dispositions des articles 2 à 8 sont applicables de plein droit dès l'entrée en vigueur de la présente loi, notamment aux assemblées en cours de convocation et aux augmentations de capital en cours de réalisation.

« Les gérants ou les conseils d'administration ont qualité pour mettre les statuts en harmonie avec les dispositions nouvelles des articles précités de la présente loi. »

Sur le texte de l'article, personne ne demande la parole ?...

Je le mets aux voix.

(*Ce texte est adopté.*)

M. le président. Par amendement (n° 9), M. Molle, au nom de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale, propose de compléter cet article par un troisième alinéa ainsi conçu:

« Ces modifications seront portées à la connaissance des intéressés lors de la première assemblée générale de la société. »

La parole est à M. Molle.

M. le rapporteur pour avis. Mesdames, messieurs, il s'agit encore d'une adjonction du même genre que la précédente. Il semble que les modifications apportées par le gérant ou le conseil d'administration aux statuts en conséquence des nouvelles dispositions sur le quorum doivent être communiquées à l'assemblée générale des actionnaires au moment de sa première réunion. Ce procédé a été employé dans certains cas, notamment, lorsqu'on a modifié les pouvoirs du président du conseil d'administration.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'ensemble de l'article 8 *bis* ainsi complété.

(*L'article 8 bis est adopté.*)

M. le président. « Art. 9. — Un règlement d'administration publique, pris dans le délai d'un mois à dater de la promulgation de la présente loi, mettra en harmonie les dispositions du décret du 8 août 1935 avec les usages établis depuis lors en matière d'augmentations de capital et qui tendent à la protection des actionnaires ou à la simplification des formalités. »

Par amendement (n° 10), M. Molle au nom de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale, propose de reprendre pour cet article le texte adopté par l'Assemblée nationale, ainsi conçu:

« L'article 2 du décret du 8 août 1935 créant au profit des actionnaires un droit préférentiel de souscription aux augmentations de capital est complété comme suit:

« En outre, lorsqu'il y a lieu à la publication de la notice prévue par l'article 3 de la loi du 30 janvier 1907, la date d'ouverture de la souscription doit être postérieure de six jours francs au moins à la date du numéro du *Bulletin des Annonces légales obligatoires* contenant la notice. »

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. La commission de la justice regrette de se trouver en contradiction avec la commission des finances. L'argument employé par la commission des finances ne paraît pas valable, car le décret du 8 août 1935 est un décret-loi. Il doit être modifié par une disposition de loi, et non pas par un décret. La commission des finances, par souci d'orthodoxie, avait cru bon de supprimer cet article.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission ne fait pas d'objection.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. L'article 9 est donc adopté dans le texte de l'Assemblée nationale.

M. le présdent. « Art. 10. — Le huitième alinéa de l'article 3 de la loi du 30 janvier 1907 est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes:

« Toute société étrangère qui procède en France à une émission publique, à une exposition, à une mise en vente ou à une introduction d'actions, d'obligations ou de titres de quelque nature qu'ils soient, sera tenue, en outre, de publier au même *Bulletin annexe du Journal officiel* l'indication du greffe du tribunal de commerce où a été effectué le dépôt prévu par l'article 9 de la loi du 18 mars 1919, ainsi que la date de ce dépôt et avant tout placement de titre. » — (*Adopté.*)

« Art. 11. — L'article 9 de la loi du 18 mars 1919 tendant à la création d'un registre de commerce est complété ainsi qu'il suit:

« Avant toute émission publique, exposition, mise en vente ou introduction en France à une cote officielle d'agents de change ou de courtiers en valeurs mobilières d'actions, d'obligations ou de titres de quelque nature qu'ils soient, émis par une société étrangère n'ayant en France ni succursale, ni agence, l'émetteur ou l'introducteur devra remplir au greffe du tribunal de commerce de la Seine les formalités prévues au deuxième alinéa du présent article. » — (*Adopté.*)

« Art. 12. — Est abrogé le deuxième alinéa de l'article 8 de l'ordonnance n° 45-1744 du 6 août 1945 relative aux magasins généraux. » — (*Adopté.*)

L'Assemblée nationale avait voté un article 13, dont votre commission propose la suppression, mais deux amendements en demandent la reprise.

Le premier (n° 1), présenté par MM. Léo Hamon et Alain Poher, tend à rétablir cet article dans la rédaction suivante:

« En vue de ranimer et d'entretenir dans l'esprit public le goût de l'épargne en valeurs mobilières, il est institué un fonds

de propagande générale exclusive de toute publicité financière.

« Un comité sera chargé de gérer ce fonds.

« Il comprendra neuf membres, dont six désignés par le comité des bourses de valeurs institué par la loi du 14 février 1942 validée par l'ordonnance du 18 octobre 1945, après avis conforme du commissaire du Gouvernement auprès dudit comité, deux membres représentant l'ensemble du personnel des agents de change et de leur chambre syndicale et un membre représentant l'ensemble du personnel des courtiers en valeurs mobilières et de leur chambre syndicale.

« Les trois membres représentant les personnels susvisés seront désignés au scrutin secret par les personnels intéressés, sur candidatures présentées par les organisations syndicales du personnel.

« Le contrôle de la gestion financière des fonds mis à la disposition de ce comité sera assuré par l'inspection de la Banque de France. Celle-ci transmettra chaque année aux commissions des finances du Parlement un rapport détaillant les opérations du fonds et indiquant les noms et qualités des bénéficiaires.

« Ce fonds sera alimenté principalement par une redevance de cotation annuelle versée par les sociétés dont les titres, actions, parts de fondateur, parts bénéficiaires, bons ou obligations sont inscrits soit à une cote d'agents de change, soit à une cote de courtiers en valeurs mobilières.

« Le montant et les modalités de perception de cette taxe ainsi que les conditions de fonctionnement du comité seront fixés par décret en conseil d'Etat, après avis du comité des bourses de valeurs. »

Le second (n° 2), présenté par M. Abel-Durand, tend à rétablir ce même article dans la rédaction suivante:

« En vue de ranimer et d'entretenir dans l'esprit du public le goût de l'épargne en valeurs mobilières, il est institué un fonds de propagande générale exclusive de toute publicité financière.

« Un comité sera chargé de gérer ce fonds.

« Ses membres, dont le nombre ne saurait excéder neuf personnes, seront désignés par le comité des bourses des valeurs institué par la loi du 14 février 1942, validée par l'ordonnance du 18 octobre 1945, après avis conforme du commissaire du Gouvernement auprès dudit comité.

« Le fonds de propagande ne devra supporter aucune dépense d'administration.

« Le contrôle de la gestion financière du fonds mis à la disposition du comité sera assuré par l'inspection de la Banque de France. Celle-ci transmettra chaque année aux commissions des finances du Parlement un rapport détaillant les opérations financières du fonds, en indiquant les noms et qualités des bénéficiaires.

« Ce fonds sera alimenté principalement par une redevance de cotation annuelle versée par les sociétés, dont les titres, actions, parts de fondateur, parts bénéficiaires, bons ou obligations seront inscrits à la cote des agents de change ou à celle des courtiers en valeurs mobilières de la Bourse de Paris.

« Le montant et les modalités de la perception de cette redevance, ainsi que les conditions de fonctionnement du comité, seront fixés par décret en conseil d'Etat, après avis du comité des bourses des valeurs. »

La parole est à M. Léo Hamon, pour soutenir son amendement.

M. Léo Hamon. Tout à la joie de me trouver d'accord avec M. Abel-Durand, je vais pouvoir développer mon amendement avec une confiance encore accrue du fait qu'en lisant attentivement le rapport de M. Armengaud, j'ai trouvé un assez bon nombre d'arguments pour le rétablissement du texte dont il demande la suppression. M. Armengaud m'excusera donc de lui emprunter des armes contre une thèse que j'espère lui faire abandonner.

Dans un exposé extrêmement objectif, en effet, notre rapporteur explique que si la proposition tendant à l'institution d'un fonds de propagande et d'un comité pour l'administrer avait à l'origine surtout l'appui des représentants du personnel, elle a reçu par la suite l'adhésion de l'association nationale des sociétés par actions. A cette première observation, M. Armengaud ajoute celle-ci: l'ensemble des fonctions sera gratuite, la chambre syndicale des agents de change et des courtiers fournissant un local et le matériel de secrétariat nécessaires.

Voilà donc une suggestion appuyée par le personnel, appuyée par l'association nationale des sociétés par actions et qui n'occasionnera pas de dépenses de fonctionnement nouvelles.

Mais, dit M. Armengaud, on ne concevrait pas que cette création aille de pair avec une aggravation de la législation fiscale. Je serais d'accord avec M. Armengaud, mais qu'il me permette de lui dire qu'il y a là un argument qui vise beaucoup plus une éventuelle aggravation de la législation fiscale que la création du comité de propagande et que, par conséquent, son argument, s'il est bon comme toute chose qu'il dit, n'atteint pas la thèse que je soutiens et l'article qu'il a provisoirement condamné.

Au surplus, M. Armengaud lui-même ne pense pas réellement qu'il y ait lieu de supprimer, mais simplement d'ajourner une création qui pourrait être reprise ultérieurement. Mais l'article 13 n'a pas été adopté à l'improviste, il avait déjà été proposé dans une loi de finances antérieure et la commission des finances de l'Assemblée nationale l'avait elle-même adopté au vu d'un rapport long et détaillé, émanant du président du conseil, que j'ai à mon dossier.

Ce rapport constate que l'épargne n'a pas actuellement le développement, le succès, l'efficacité qu'il faudrait, et ceux-là mêmes qui, comme moi, pensent qu'il advient bien à certains hommes politiques de se faire des illusions sur ce que peut apporter l'épargne, ceux-là mêmes qui, dis-je, éprouvent ici des appréhensions quant au résultat pratique qu'on peut espérer, n'en reconnaissent pas moins qu'il convient de développer par tous les moyens appropriés l'idée de l'épargne, la vogue et l'attrait des valeurs cotées en Bourse.

Au moment où le financement des entreprises pose de tels problèmes, au moment où les investissements ne sont assurés que par l'auto-financement, au moment où chacun s'accorde à reconnaître les défectuosités de cet auto-financement, je ne vois pas d'autre moyen d'en éviter la nécessité que de favoriser l'investissement de l'épargne et les prêts qui permettront — excusez le terme — un hétéro-financement.

M. Armengaud nous dit : Vous voulez créer un fonds de propagande; mais il faudrait faire bien autre chose encore. Je fais confiance à M. Armengaud pour cela, mais ce n'est pas parce que l'on n'a pas fait l'une des choses nécessaires qu'il faut ne pas faire une autre chose également nécessaire.

C'est pourquoi je demande au Conseil de la République de reprendre le texte de l'Assemblée nationale abusivement disjoint.

J'ajoute que si j'ai repris à peu de choses près le texte de l'Assemblée nationale — M. Abel-Durand me permettra peut-être d'anticiper d'une seconde sur ses explications — il y a entre son amendement, le mien et le texte de l'Assemblée nationale deux divergences minimes.

Je commence par la vôtre, monsieur Abel Durand, pour dire que je me rallie absolument à la formule par laquelle vous indiquez la gratuité des fonctions. Elle me paraît postulée par cela même qui vient d'être dit, mais j'en ajoute une autre en ce qui concerne le comité de neuf membres. Sur ce point, mon texte diffère un peu de celui de l'Assemblée nationale. On a prévu la représentation des agents de change, on a prévu celle des courtiers en valeurs mobilières; on n'a pas prévu celle du personnel. (*Mouvements sur divers bancs à gauche et au centre.*)

Je regrette qu'il y ait des collègues qui, lorsqu'on parle de personnel, paraissent émus comme si on commettait une indiscrétion!

M. de La Contrie. N'interprétez pas l'émotion de vos collègues!

M. Léo Hamon. S'ils ne la manifestaient pas, ils m'enlèveraient le souci de l'interpréter.

Je disais donc qu'il y a lieu de prévoir la représentation du personnel parce qu'il est recruté avec des garanties et une rigueur que connaissent ceux qui ont étudié la réglementation, que ce personnel ne s'est pas contenté d'un rôle subalterne et qu'il a fourni une contribution extrêmement appréciable aux travaux dont est sortie l'idée du comité de propagande. C'est sur un premier rapport établi par le comité du personnel qu'a été formulé l'ensemble des suggestions qui ont été faites par les uns et les autres.

Mon amendement prévoit une représentation du personnel nettement minoritaire: le tiers du comité. D'ailleurs, en associant leur personnel aux responsabilités du fonds et du comité dont je vous demande la création, les agents de change et les courtiers en valeurs mobilières auront choisi la meilleure manière de retenir la confiance de leur personnel et de mieux

fonder leur propre confiance en ce personnel. (*Applaudissements sur certains bancs à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Abel-Durand, pour soutenir son amendement.

M. Abel-Durand. Mesdames, messieurs, le rapport de M. Armengaud est si riche qu'il contient des arguments allant à l'encontre de sa propre thèse. (*Sourires.*) En effet, nous y lisons, quelque part, au sujet de l'opinion publique, que les notions générales de placement et de gestion de capitaux lui sont peu à peu devenues étrangères. C'est le point de départ de la proposition émise. Il s'agit de ranimer le marché et d'exercer une action éducative sur le public, en présence du marasme de la Bourse, qui n'a pas seulement pour conséquence une réduction de l'activité boursière, mais qui, comme M. Hamon l'a indiqué tout à l'heure, fait obstacle au mode normal d'investissement dans les entreprises. C'est parce que l'épargne va se réfugier, dans une trop large mesure, dans la thésaurisation en or ou en bijoux, que se produisent ces difficultés fréquentes pour les entreprises.

Le but de ce fonds de propagande n'est pas de préconiser l'achat de telle ou telle valeur, mais de donner à l'opinion publique une information plus exacte, plus complète sur les placements en valeurs mobilières. M. Armengaud fait état des difficultés dans lesquelles se trouve actuellement l'épargne, de l'obstacle à l'épargne, c'est-à-dire le climat d'inflation. C'est précisément parce que ces difficultés existent qu'il est nécessaire d'informer l'opinion publique. Je me trouve ainsi tout à fait d'accord avec M. Hamon et je ne fais aucune opposition à la proposition qu'il a faite d'amender le texte de l'Assemblée nationale dans son troisième alinéa, car je puis confirmer ce qu'il a dit tout à l'heure: ce texte a pour origine, non seulement les propositions des agents de change, mais surtout de leur personnel; l'origine de ce texte doit être recherchée dans les travaux du personnel de la Bourse.

J'ai fait moi-même deux additions: l'une, qui répond aux préoccupations de M. Armengaud, à savoir que le fonds de propagande ne devrait supporter aucune dépense d'administration. Une autre addition est la suivante. Chez les agents de change de province, il y avait quelques hésitations quant à la création de ce fonds de propagande. Je pense qu'il faut que les redevances soient perçues seulement sur les valeurs mobilières inscrites à la cote des agents de change de la Bourse de Paris. Nous sommes ainsi d'accord avec la pensée des initiateurs de ce projet.

Il y a enfin un dernier motif. J'ai été et je suis le porte-parole, non pas d'associations et de sociétés d'agents de change, mais purement et simplement de tous les mouvements représentant l'épargne, le mouvement national d'épargne, le comité central de l'épargne française et le comité d'action et de liaison des classes moyennes. C'est d'eux que j'ai reçu l'expression du désir que ce texte soit repris; les additions même que je propose se relient à celles de M. Hamon. (*Applaudissements sur divers bancs au centre et à droite, et sur un certain nombre de bancs à gauche.*)

M. Georges Laffargue. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Laffargue.

M. Georges Laffargue. Une fois n'est pas coutume: je suis d'accord avec M. Hamon pour le rétablissement du texte tel qu'il avait été voté par l'Assemblée nationale.

M. Georges Marrane. C'est la preuve que M. Hamon fait une erreur.

M. Georges Laffargue. Je vous en prie, monsieur Marrane, ne vous occupez pas trop du capitalisme; vous vous en êtes déjà occupé tout à l'heure. Cela pourrait vous coûter cher.

M. Georges Marrane. Je continuerai avec votre bienveillante autorisation.

M. Georges Laffargue. Je voudrais ajouter deux arguments à ceux qui ont été développés ici. L'option est proposée depuis longtemps entre l'impôt et l'emprunt. Par conséquent, toutes mesures qui tendront à faciliter le recours à l'emprunt sont des mesures très utiles. Or, il y a un fait d'évidence, c'est que les couches traditionnelles d'épargnants sont en train de sombrer. Dire qu'on n'ait pas tout fait pour les faire disparaître, ceci est une autre question, mais je constate qu'il faut aller à la recherche de nouvelles catégories d'épargnants. Vous n'y parviendrez qu'en démontrant le caractère rentable des placements en valeurs mobilières aussi bien des sociétés nationalisées que des sociétés privées.

Deuxième argument, la propagande est valable pour un certain nombre de pays, en particulier pour un pays que vous connaissez bien, les Etats-Unis, qui a connu un grand krach en 1930. Les épargnants, là-aussi, ont été singulièrement étrillés. A la suite d'une propagande intense, on a reconstitué une masse d'épargnants nouveaux et, grâce à eux, l'économie américaine s'est en grande partie rétablie.

Parmi les arguments produits par l'honorable rapporteur M. Armengaud, l'un est véritablement un peu futile. Il le reconnaîtra d'ailleurs lui-même. Ce texte ne va profiter qu'à l'Etat, dit-il. Or, l'Etat n'est qu'une entité. Si vous dites économie nationale au lieu d'Etat, l'argument, en changeant de nom, se retournera contre vous.

Je veux répondre à M. Hamon que les comités d'épargne doivent être composés le plus simplement possible. Il y a intérêt à y mettre peu de gens. Ils auront la charge de gérer, de contrôler et ils ne jouiront d'aucune forme de rétribution. Il serait mieux qu'on laissât ces comités les plus réduits possible.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Mes chers collègues, j'ai senti de la part de M. Hamon, de M. Abel-Durand et de M. Laffargue un certain regret de constater la position un peu stricte de la commission des finances. Malheureusement, celle-ci restera sur ses positions pour des raisons que je vais vous expliquer. Tout d'abord, il me paraît pour le moins étonnant que sur le plan du libéralisme ou du capitalisme — car lorsqu'on parle de valeurs mobilières, c'est qu'on veut défendre une forme particulière d'économie — on vienne demander à un certain nombre d'entreprises dont les titres sont cotés en bourse de bien vouloir payer une taxe parafiscale pour alimenter un fonds particulier de propagande, profitant pour une large part à d'autres qu'à elles-mêmes.

J'ai souvenir que dans cette assemblée, chaque fois que l'on a parlé de taxes parafiscales, nous avons vu immédiatement les catégories professionnelles bénéficiaires de ces taxes les faire défendre avec toutes les ressources du talent des orateurs les plus éminents de cette Assemblée pendant que ceux qui devaient payer la note, considérant dans la circonstance que le jeu n'en valait peut-être pas la chandelle, faisaient soutenir avec non moins de talent la thèse contraire, que, d'une façon particulière illustrait le mot célèbre: « les affaires, c'est l'argent des autres ».

M. Georges Laffargue. C'est une taxe publicitaire, ce n'est pas une taxe parafiscale. C'est une taxe à rendement et non pas à pénalisation.

M. le rapporteur. Cela revient au même, car en l'occurrence un certain nombre de personnes morales seront priées de payer une note dont elles ne bénéficieront que pour une faible part. Par conséquent, à cet égard, c'est encore une forme élégante d'une nouvelle taxe parafiscale où l'on prie les voisins de payer pour soi.

Je n'ai pas l'intention, car ce n'est pas le moment, de reprendre les arguments de la commission des finances, parmi lesquels MM. Hamon et Abel-Durand en ont choisi un certain nombre en les utilisant *a contrario*.

Il faut, en la circonstance, être loyal avec soi-même. Lorsqu'on veut reconstituer l'épargne, il faut en prendre les moyens. M. Mendès-France a expliqué qu'il y avait deux formes d'investissements: celle forcée, par le moyen des impôts et des emprunts; celle libre, qui est actuellement la moins importante, mais que nous devons développer.

Ce n'est pas en déclarant qu'on va encourager l'achat des valeurs mobilières qu'on va changer la structure de l'Etat moloch. Il y a là tout un problème à « repenser ». Ce n'est pas en piquant un pachyderme, en utilisant une malheureuse épingle qu'on le fera bouger. Ce n'est pas ainsi que vous pourrez promouvoir une grande politique de renouveau de l'épargne libre. Cela me paraît être, en l'occurrence, un argument bien mineur que d'aborder le problème en disant au pays: nous allons reconstituer l'épargne en nous servant d'un texte extrait des décombres des gouvernements successifs et en abandonnant les autres mesures nécessaires, préalables. Une fois encore, il n'est pas loyal de proclamer que nous reconstituons l'épargne par le seul jeu de la publicité en faveur des valeurs mobilières. Cela ne me paraît pas sérieux. C'est pourquoi la commission des finances, unanime quant aux membres présents, a pris la position que vous connaissez.

Enfin, en ce qui concerne les références auxquelles aussi bien M. Abel-Durand que M. Léo Hamon ont fait allusion, je me permets de ne pas être entièrement d'accord avec eux. J'ai,

moi aussi, dans mon dossier, monsieur Hamon, le texte de l'association que vous avez visée. En réalité, toute une série de raisons militent en faveur de ma thèse.

La redevance de cotation était destinée, initialement, à permettre aux employés des maisons de bourse qui vivaient mal d'une profession difficile d'exercer moins péniblement leur métier. C'est parfaitement louable. Mais si à une hausse boursière pendant un certain temps peut succéder une crise, si la température en bourse baisse à nouveau, les raisons initiales qui avaient motivé la proposition à laquelle vous faites allusion seront celles qui prévaudront par rapport au programme de publicité financière, qui sera supprimée du même coup. Est-ce là aider l'épargne ?

En ce qui concerne les courtiers et les agents de change eux-mêmes, je crois que l'opinion n'est pas unanime. Il n'est pas question de dévoiler des secrets. Je sais qu'un certain nombre d'entre eux considèrent les mesures proposées comme mineures et que d'autres les jugent comme essentielles. Mais cette divergence d'opinion, elle seule, dans les milieux intéressés, mérite considération.

Il faut voir les choses comme elles sont. Et c'est parce que la commission des finances, à l'instigation de son rapporteur général, s'est prononcée contre toutes mesures subalternes, qu'elle a pris et qu'elle maintient la position un peu vigoureuse que vous savez. (*Applaudissements au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Marrane.

M. Georges Marrane. Outre les arguments apportés ici par M. le rapporteur de la commission des finances, je voudrais attirer l'attention de l'assemblée sur le fait que cet article 13 vise, en fait, à arracher aux caisses d'épargne privées et nationales l'épargne des travailleurs des villes et des campagnes pour l'orienter vers la spéculation.

Or, chacun sait — les maires ici présents en particulier — que l'excédent des dépôts sur les retraits des caisses d'épargne va sans cesse en s'amenuisant et que les collectivités locales et départementales ne trouvent plus, auprès de ces caisses, la possibilité d'emprunts, que la caisse des dépôts et consignations leur refuse même pour des travaux de première urgence. C'est ainsi que pour les adductions d'eau, les écoles, les logements, les dispensaires anti-tuberculeux, l'équipement sportif, l'ensemble des communes de France rencontre des difficultés insurmontables pour contracter les emprunts des projets approuvés.

Cette manœuvre destinée à favoriser la spéculation est évidente.

M. Georges Laffargue. Oh !

M. Georges Marrane. Ce n'est pas l'intérêt de la nation.

D'autre part, je suis étonné d'entendre ici M. Laffargue, le champion de la démagogie fiscale, qui a toujours été, paraît-il, opposé à la création de nouvelles taxes, prendre la parole aujourd'hui pour préconiser, précisément, une nouvelle taxe. En effet, il faut appeler les choses par leur nom et le dernier paragraphe de l'article 13 indique : « le montant et les modalités de perception de cette taxe... », il s'agit donc bien d'une taxe.

M. Georges Laffargue. Vous voulez, monsieur Marrane, donner un peu de publicité à l'*Humanité*, dont le tirage diminue tous les jours. Vous le comprenez bien. Soyez prudent. (*Rires.*)

M. Georges Marrane. Je vous assure, monsieur Laffargue, que l'*Humanité* n'a pas besoin de votre caution pour augmenter son tirage et sa vente. (*Nouveaux rires.*)

Il n'en n'est pas moins vrai que M. Laffargue est pris ici en contradiction avec sa position démagogique de toujours. Non seulement il préconise devant nous tous la création d'une taxe nouvelle, mais le rapport de M. Armengaud, au nom de la commission des finances, vous rappelle que la création de cette taxe nouvelle avait déjà été proposée. Elle fut repoussée, parce qu'à cette époque, elle était destinée — je lis le texte de M. Armengaud — « à améliorer les conditions de rémunération du personnel ».

Quand il s'agit d'améliorer les conditions de rémunération du personnel, M. Laffargue est contre, naturellement. Quand il s'agit de favoriser la spéculation, d'arracher les disponibilités des caisses d'épargne, d'enlever la possibilité d'emprunt aux collectivités locales et départementales, M. Laffargue est pour.

En définitive, vous savez très bien que le budget de 1953 est déjà en déficit, vous savez très bien que, tout à l'heure, vous allez discuter un projet de loi tendant à augmenter les avances de la Banque de France à l'Etat de 50 milliards. Ainsi donc, M. Laffargue et ses amis, qui ne cessent de faire de la propagande, soi-disant contre l'inflation, soi-disant contre la dévaluation — dévaluation dont ses amis ont la responsabilité depuis 1947 — une fois de plus, quand une proposition est déposée par les spéculateurs, M. Laffargue et ses amis sont pour.

Le groupe communiste votera contre le rétablissement de l'article 13 et contre l'amendement de M. Hamon. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Georges Laffargue. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Laffargue.

M. Georges Laffargue. Je voudrais simplement faire remarquer à l'honorable M. Marrane, dont l'émotion n'est pas feinte, vous vous en doutez bien, que ce fonds de propagande n'a pas un caractère fiscal, mais qu'il est simplement un fonds publicitaire destiné à faciliter le placement des valeurs mobilières.

Je voudrais attirer l'attention de M. Marrane sur le fait que, parmi les actions mobilières, figurent non seulement celles des sociétés privées de cet abominable capitalisme dont il dénonçait tout à l'heure les méfaits, mais aussi celles des entreprises nationalisées. Or, il s'agit aujourd'hui de favoriser le placement desdites actions par ces entreprises. Je note, monsieur Marrane, que vous empêchez le placement des actions des sociétés nationalisées en vous opposant à la propagande nationale.

M. Georges Marrane. C'est de la basse démagogie ! M. Laffargue est contre les entreprises nationalisées.

M. Abel-Durand. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Abel-Durand.

M. Abel-Durand. La dénomination « taxe » qui figure dans le dernier alinéa du texte de l'Assemblée nationale est inexacte.

Il s'agit, en réalité, d'une redevance, rémunération d'un service rendu. C'est pourquoi, dans mon amendement, je propose de substituer au mot « taxe » le mot « redevance ». En second lieu, je m'étonne de voir mettre en opposition les caisses d'épargne avec le projet qui nous est présenté.

Les caisses d'épargne ne sont-elles pas acheteurs de valeurs mobilières ? N'ont-elles pas intérêt, ainsi que leurs déposants, à ce que les valeurs mobilières aient un marché achalandé ?

Enfin, les caisses d'épargne n'ont-elles pas une limitation de dépôts ? C'est un argument misérable qui est présenté par M. Marrane ! C'est vraiment prendre la question par le petit côté. C'est, en réalité, une raison de plus pour que les amendements présentés par M. Hamon et par moi-même soient adoptés par le Conseil de la République.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil. Monsieur le président, le Gouvernement ne s'introduira que sur la pointe des pieds (*Sourires*) dans le vaste débat que l'article 13 vient de susciter devant le Conseil de la République.

Sans aucun doute, le Gouvernement n'a jamais pensé que la création d'un fonds de propagande de cette nature suffirait à lui seul à résoudre le vaste problème de l'épargne et de la renaissance de celle-ci dans un pays comme la France. Il pensait seulement que l'institution d'un tel fonds, géré avec les garanties indispensables qui sont prévues dans l'article 13, ou plus exactement dans les amendements présentés à cette assemblée, était de nature à favoriser dans une mesure non négligeable la renaissance et la reconstitution d'une épargne dans notre pays. C'est pourquoi, initialement, dans la loi de finances de 1952, le Gouvernement de l'époque avait déjà déposé un article de loi prévoyant la création d'un tel fonds.

Dans ces conditions, le Conseil de la République ne sera pas étonné que le Gouvernement lui demande de reprendre le texte qui avait été disjoint par la commission des finances. Sur le texte lui-même, je crois comprendre que les légères divergences qui existent entre l'amendement de M. Léo Hamon et celui présenté par M. Abel-Durand ont maintenant disparu et que les deux auteurs sont pratiquement d'accord. Je demande donc au Conseil de la République de se rallier à ce texte.

M. Clavier. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Clavier, pour répondre à M. le ministre.

M. Clavier. Mes chers collègues, puisque le Gouvernement entend peser de son poids dans la balance, j'aurai une question à lui poser. Il existe déjà un mouvement national de l'épar-

gne, à propos duquel, il y a deux ans, j'avais demandé dans cette enceinte si nous n'étions pas fondés à estimer que les promoteurs de cet organisme n'avaient pas d'autre mission que celle qui consiste par eux à consommer les crédits ou les subventions mis par le législateur à leur disposition.

C'était à l'époque du regretté M. Petsche et je me souviens d'avoir posé ici même à M. Petsche la question de savoir si, oui ou non, il était intéressant, pour ranimer le goût de l'épargne et pour le rétablissement du marché financier, que ce mouvement continuât à exister et surtout à être subventionné.

M. Petsche m'avait alors répondu qu'en effet, la question était controversée, que le mouvement national de l'épargne avait été soumis à une enquête, que les résultats de celle-ci devaient encore être attendus et que, le cas échéant, il me les communiquerait.

Comme vous, mesdames, messieurs, j'attends encore les résultats ou les conclusions de cette enquête et je demande encore, dans quelle mesure ce mouvement a obtenu des résultats valables pour le développement de l'épargne et la réanimation du marché financier.

Aujourd'hui, mesdames, messieurs, alors qu'à cette première question il n'a pas encore été répondu, on propose, par l'article 13, d'adjoindre à cet organisme parastatique un organisme à caractère spécifiquement professionnel. Je ne puis m'empêcher de penser, rejoignant les observations qui ont été faites tout à l'heure par M. le rapporteur de la commission des finances, que c'est en effet le coup d'épingle dans la peau du pachyderme. Ce n'est pas par des moyens de cette nature que l'on parviendra à rendre aux Français le goût de l'épargne et des placements en valeurs mobilières.

Il faut d'abord avoir la politique qui consiste à ne pas pourchasser l'épargne, moyennant quoi, celle-ci viendra toute seule (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

Je crains, d'ailleurs, que cet organisme nouveau, à caractère plus spécifiquement professionnel, je le répète, n'apporte pas plus d'eau au moulin de l'épargne que n'en a apporté jusqu'à présent le Mouvement national de l'épargne.

Rejoignant une autre observation qui a été faite souvent ici, et qui a été fort bien cristallisée par M. Alric, je dirai qu'il y a dépréciation de la monnaie, qu'il y a dévaluation chaque fois que l'on paye des services qui ne sont pas rendus, chaque fois que l'on paye trop cher des services par rapport à ce qu'ils valent. (*Très bien! très bien!*)

Je dis que créer un nouveau chapitre de dépenses qui va peser, si peu que ce soit, sur l'économie nationale, c'est accroître le nombre des pupilles d'une IVe République qui a vraiment déjà trop de nourrissons; c'est créer un nouveau biberon pour un nouveau nourrisson. (*Sourires.*) Je voterai donc contre le rétablissement de l'article 13. (*Applaudissements.*)

M. le président. Pour pouvoir utilement consulter le Conseil, il me faut savoir le texte exact de l'amendement à lui soumettre.

M. Hamon nous a dit, tout à l'heure, qu'il acceptait le quatrième paragraphe de l'amendement de M. Abel-Durand: « Le fonds de propagande ne devra supporter aucune dépense d'administration ».

M. Léo Hamon. C'est exact, monsieur le président.

M. le président. Mais je n'ai pas compris si M. Abel-Durand acceptait, lui, le quatrième paragraphe de l'amendement de M. Hamon concernant les trois membres représentant les personnels.

M. Abel-Durand. Je l'accepte, monsieur le président.

M. le président. Les deux amendements sont donc fondus en un seul.

M. Léo Hamon. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Léo Hamon.

M. Léo Hamon. En réalité, si l'on veut fondre l'amendement de M. Abel-Durand et celui que j'ai déposé avec M. Poher, on obtient la rédaction suivante: pour les trois premiers paragraphes, le texte de mon amendement, et pour les quatre autres, l'amendement de M. Abel-Durand, qui diffère très largement du mien.

M. le président. Avec, en plus, votre quatrième paragraphe qui ne se trouve pas dans le texte de M. Abel-Durand.

M. Léo Hamon. Oui, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 1, présenté par MM. Léo Hamon et Alain Poher, et l'amendement n° 2, présenté par M. Abel-Durand, sont donc fondus en un seul amendement comprenant les trois premiers paragraphes de l'amendement de M. Léo Hamon, le quatrième paragraphe de l'amendement de M. Abel-Durand, puis la suite de l'amendement de M. Léo Hamon à partir des mots: « Les trois membres représentant le personnel... », c'est-à-dire à partir du quatrième paragraphe.

M. Abel-Durand. Et ensuite ? Un avant-dernier paragraphe est proposé.

M. le président. Le mieux serait que les auteurs des amendements se mettent d'accord sur le texte que je dois soumettre à l'assemblée.

M. Léo Hamon. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Léo Hamon.

M. Léo Hamon. Le paragraphe sur les représentants du personnel, monsieur le président, comporte, en réalité, deux alinéas.

M. le président. Mettez-vous d'accord avec M. Abel-Durand pour préciser votre rédaction.

Voix nombreuses. Suspension!

M. Georges Marrane. On pourrait les mettre d'accord en repoussant le tout! (*Rires.*)

M. le président. Le Conseil voudra sans doute suspendre la séance pendant quelques instants. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-sept heures dix minutes, est reprise à dix-sept heures vingt minutes.*)

M. le président. La séance est reprise.

Voici le texte de l'amendement commun à MM. Léo Hamon, Poher et Abel-Durand:

Rétablir l'article 13 dans la rédaction suivante:

« En vue de ranimer et d'entretenir dans l'esprit public le goût de l'épargne en valeurs mobilières, il est institué un fonds de propagande générale exclusive de toute publicité financière.

« Un comité sera chargé de gérer ce fonds.

« Il comprendra 9 membres dont 6 désignés par le comité des bourses de valeurs institué par la loi du 14 février 1912 validée par l'ordonnance du 18 octobre 1945, après avis conforme du commissaire du Gouvernement auprès dudit comité, deux membres représentant l'ensemble du personnel des agents de change et de leur chambre syndicale, et un membre représentant l'ensemble du personnel des courtiers en valeurs mobilières et de leur chambre syndicale.

« Les trois membres représentant les personnels susvisés seront désignés au scrutin secret par les personnels intéressés sur candidatures présentées par les organisations syndicales du personnel.

« Le fonds de propagande ne devra supporter aucune dépense d'administration.

« Le contrôle de la gestion financière du fonds mis à la disposition du comité sera assuré par l'inspection de la Banque de France. Celle-ci transmettra chaque année aux commissions des finances du Parlement, un rapport détaillant les opérations financières du fonds, en indiquant les noms et qualités des bénéficiaires.

« Ce fonds sera alimenté principalement par une redevance de cotation annuelle, versée par les sociétés dont les titres, actions, parts de fondateurs, parts bénéficiaires, bons ou obligations seront inscrits à la cote des agents de change ou à celle des courtiers en valeurs mobilières de la Bourse de Paris.

« Le montant et les modalités de la perception de cette redevance, ainsi que les conditions de fonctionnement du comité seront fixés par décret en conseil d'Etat, après avis du comité des bourses des valeurs. »

La commission a déjà donné son avis.

M. le rapporteur. Je ne peux que maintenir mon point de vue, que M. Clavier a repris avec beaucoup de brio. Il me paraît inutile d'insister.

La commission repousse donc l'amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'Etat. Le Gouvernement accepte l'amendement.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement commun de MM. Léo Hamon, Poher et Abel-Durand.

(Une épreuve à main levée est déclarée douteuse par le bureau.)

M. Georges Marrane. Le groupe communiste demande un scrutin.

M. le président. Je suis saisi d'une demande de scrutin présentée par le groupe communiste.

Le scrutin est ouvert.

(Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre de votants	274
Majorité absolue	138
Pour l'adoption	98
Contre	176

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

L'article 13 reste donc supprimé.

« Art. 14. — Les actions des sociétés d'investissement constituées en exécution de l'ordonnance du 2 novembre 1945 et des textes subséquents pourront servir d'emploi et de remploi des fonds des incapables, des femmes mariées quel que soit leur régime matrimonial, et en général de tous particuliers autorisés ou obligés à convertir leurs capitaux en rentes sur l'Etat ou autres valeurs mobilières françaises ou étrangères, ou en achat d'immeubles, que cette obligation résulte de la loi, d'un jugement, d'un contrat ou d'une disposition à titre gratuit entre vifs ou testamentaire, à moins de clause contraire.

« Le bénéfice de cette disposition est étendu aux associations déclarées conformément à la loi du 1er juillet 1901, reconnues ou non d'utilité publique, pour l'emploi de leurs fonds de réserve et de leurs fonds de dotation. »

La parole est à M. de Villoutreys.

M. de Villoutreys. L'article 14 dispose que les actions des sociétés d'investissement peuvent servir d'emploi et de réemploi de fonds aux incapables, femmes mariées, etc. Je voudrais demander à M. le ministre s'il est disposé à inclure les actions des sociétés d'investissement dans les articles 153 et 154 du décret du 30 décembre 1938 qui spécifie les valeurs dites de première catégorie énumérées dans l'alinéa 1er, sans limitation, pour la constitution des sociétés d'assurance et de capitalisation, des tontines et syndicats de garanties pour le fonctionnement et le contrôle de ces organismes.

Etant donné les règles qui président à la constitution du portefeuille des sociétés d'investissement et à la répartition très poussée des risques qu'elles comportent, j'estime que ces valeurs pourraient figurer dans le portefeuille des sociétés d'assurance au même titre que celles qui sont autorisées jusqu'alors à le constituer.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'Etat. Mesdames, messieurs, la question de l'emploi des réserves des sociétés d'assurances que pose M. de Villoutreys a déjà été soulevée récemment et M. Abelin a eu l'occasion d'y répondre.

Je ferai la même réponse, à savoir que cette question est à l'étude et qu'elle est susceptible de recevoir une solution notamment par une revision du pourcentage des titres admis en deuxième catégorie par les sociétés d'assurance dans un sens favorable à la demande de M. de Villoutreys.

M. de Villoutreys. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 14.

(L'article 14 est adopté.)

M. le président. « Art. 15. — I. — L'article 975 du code général des impôts est complété par un deuxième alinéa libellé comme suit:

« Toutefois, le rédacteur du bordereau peut se borner à indiquer le montant global des courtages ou commissions et de l'impôt, à la condition de préciser de façon apparente le taux de ce dernier. »

« II. — L'article 979 du code général des impôts est abrogé et remplacé par la disposition suivante:

« *Art.* 979. — Les mesures d'exécution des articles 974 à 978 ci-dessus sont fixées par règlement d'administration publique. Ce règlement peut aménager le mode de liquidation du droit de timbre et instituer une procédure de détermination forfaitaire des sommes que les assujettis doivent verser au Trésor au titre de l'impôt. » — *(Adopté.)*

M. le rapporteur. La commission demande un scrutin public sur l'ensemble.

M. le président. Avant de mettre aux voix l'ensemble de l'avis sur la proposition de loi, je donne la parole à M. Marrane pour expliquer son vote.

M. Georges Marrane. Mesdames, messieurs, cette proposition de loi est destinée, comme cela ressort des explications données à l'occasion de l'article 13, à ranimer et à entretenir dans l'esprit du public le goût de l'épargne en valeurs mobilières.

Or, chacun d'entre vous sait que l'économie française est dans une situation extrêmement difficile; de nombreuses usines ferment; le chômage total et partiel se développe; la misère s'aggrave et le blocage des salaires n'empêche pas la hausse des loyers et du coût de la vie.

M. Armengaud a expliqué en une phrase très claire la raison de cette situation en indiquant que la France vivait au-dessus de ses moyens. Il est prévu que le budget dont nous n'avons pas encore terminé l'examen — on ne connaît pas encore l'ensemble des recettes et des dépenses — sera en déficit d'environ 900 milliards. Il y a des difficultés de trésorerie telles qu'un projet de loi doit être voté dans quelques instants à l'Assemblée nationale.

Il sera ensuite transmis au Conseil pour être discuté ce soir, après dîner, pour autoriser la Banque de France à augmenter ses avances à l'Etat. C'est dire que la politique d'inflation continue. Par conséquent, il y a une contradiction évidente entre la politique générale menée par le Gouvernement et l'objectif de cette proposition de loi, qui est d'orienter l'épargne.

Orienter l'épargne, c'est une chose, mais il serait préférable de prendre des dispositions pour faciliter le développement de l'épargne. Or, toutes les dispositions du Gouvernement tendent au contraire à réduire la possibilité d'épargne. Par conséquent, il faudrait donc changer la politique du Gouvernement, substituer une politique de paix à la politique de guerre, réduire les dépenses militaires, faire la paix au Viet-Nam et assurer l'équilibre du budget 1953, sans impôt et sans taxes nouvelles, donner plus pour les communes et les départements, pour les écoles et les logements, et augmenter les salaires.

En un mot, si le Gouvernement et la majorité parlementaire pratiquaient une politique d'indépendance nationale, une politique de paix, l'épargne dans notre pays se développerait sans qu'il soit nécessaire d'une publicité supplémentaire.

Pour ces raisons, le groupe communiste votera contre l'ensemble de la proposition de loi. *(Applaudissements à l'extrême gauche.)*

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble de l'avis sur la proposition de loi.

Je suis saisi d'une demande de scrutin présentée par la commission.

Le scrutin est ouvert.

(Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre des votants	315
Majorité absolue des membres composant le Conseil de la République	160
Pour l'adoption	299
Contre	16

Le Conseil de la République a adopté.

Conformément à l'article 57 du règlement, acte est donné de ce que l'ensemble de l'avis a été adopté à la majorité absolue des membres composant le Conseil de la République.

— 7 —

ARCHIVES DE LA DEPORTATION

Discussion immédiate et adoption d'une proposition de résolution.

M. le président. Je rappelle au Conseil de la République que M. Radius d'accord avec la commission des pensions, a demandé la discussion immédiate de sa proposition de résolution, tendant à inviter le Gouvernement à négocier la remise à la France des archives de la déportation (n° 15, année 1953).

Le délai prévu par l'article 58 du règlement est expiré.

En conséquence, je vais appeler le Conseil de la République à statuer sur la procédure de discussion immédiate.

Personne ne demande la parole ?...

La discussion immédiate est ordonnée.

Dans la discussion immédiate, la parole est à M. Radius, rapporteur de la commission des pensions.

M. Radius, *rapporteur de la commission des pensions (pensions civiles et militaires et victimes de la guerre et de l'oppression).* Mesdames, messieurs, après l'écroulement du régime nazi en Allemagne, les vainqueurs ont voulu établir le bilan de ce que fut la grande douleur engendrée par un abominable système concentrationnaire.

Vers la fin de l'année 1945 les quatre occupants ont mis en place un conseil central de la direction des recherches, chargé de la collecte des archives des camps de déportation.

Cet organisme fut plus tard transformé en bureau central de recherches et rattaché à l'U. N. R. R. A. En 1947, nous assistons à son transfert à l'I. R. O. et à la création du S. I. R., Service international de recherches installé à Arolsen, en Allemagne.

Actuellement, le dépôt d'Arolsen est peut-être encore administré par le Service international de recherches; il est un rouage de la haute commission alliée. Il se compose d'un ensemble de documents aussi nombreux que complexes qui comprend quatre sections: une première, avec les fichiers originaux d'un certain nombre de camps de concentration; une deuxième, avec des fichiers comprenant les noms de tous les étrangers ayant séjourné en Allemagne de 1939 à 1945 à un titre quelconque, prisonniers de guerre, travailleurs forcés, travailleurs libres, déportés politiques, etc., ces fichiers ont été constitués après 1945; une troisième section, avec des documents d'origines diverses, autorités nazies, autorités militaires alliées, dépositions de témoins, etc., sur l'administration et le régime des camps de concentration ainsi que sur des questions annexes, ces documents ont été, pour la plupart, recueillis par les autorités militaires américaines qui les ont transmis aux Etats-Unis, ne laissant aux archives d'Arolsen que des photocopies; enfin une quatrième section, qui comporte des extraits de toutes les pièces d'état civil qui, dans les trois zones d'occupation occidentale, intéressent les étrangers ayant séjourné entre 1939 et 1945 en territoire allemand.

L'ensemble de ces documents constitue un dépôt assez impressionnant contenant plus de 14 millions de noms et qui fut géré dans les premières années d'après-guerre par un personnel civil de plus de 1.000 personnes, des Allemands et aussi des personnes déplacées. Le nombre de ces employés dépasse encore largement la centaine, tous les fonctionnaires étant à la charge du budget d'occupation fourni par la République fédérale à la haute commission.

L'importance de ce cadre ne s'explique pas seulement par les immenses travaux d'enregistrement, de comparaison, que doit accomplir le service international de recherches, mais par le rôle consultatif que cet organisme joue auprès des autorités allemandes pour toutes les affaires concernant les indemnités à allouer aux personnes ayant séjourné dans les camps de concentration.

En Allemagne, une loi accorde aux déportés allemands une indemnisation, mais on a complètement oublié qu'il y avait d'autres ressortissants dans les camps. Le nombre des demandes d'indemnité tend forcément à décroître à huit ans de la fin de la guerre. A entendre les dirigeants actuels du service international de recherches, un délai de deux ans suffirait pour liquider la plupart des cas non encore résolus.

Qu'il me soit permis de mettre en relief l'importance du dépôt d'Arolsen pour la France. Des quatre sections principales énumérées, la section documents d'origines diverses a fait l'objet d'une exploration à peu près complète. Je ne m'attarderai donc pas sur cette section.

Il n'en est pas de même des trois autres sections qui constituent le dépôt. Les fichiers des deux premières sections contiennent les noms de patriotes français et étrangers déportés en Allemagne par les autorités hitlériennes pour des raisons politiques ou militaires. Leur remise aux autorités allemandes peut présenter des inconvénients politiques ou moraux considérables. Le documentaire des actes d'état civil ou de police relatifs aux Français ayant séjourné en Allemagne intéresse le sort de plusieurs millions de nos compatriotes à ce moment particulièrement douloureux de l'histoire nationale.

Ajoutez encore qu'un certain nombre d'autres pays tels que la Belgique, la Hollande, le Luxembourg, l'Italie, les Pays scandinaves, Israël, etc. ont à faire valoir à l'égard de ces sections du dépôt d'Arolsen des intérêts similaires à ceux de la France.

D'autre part, il peut paraître scabreux de voir les gouvernements alliés remettre aux autorités actuelles et futures de l'Allemagne occidentale les fichiers concernant les nationaux allemands qui se sont signalés par leur activité antihitlérienne.

Inversement, on peut douter du soin qui sera apporté à la conservation des archives des personnalités de la vie politique allemande dont les noms figurent sur des documents accablants faisant partie du dépôt d'Arolsen.

J'en viens maintenant aux dispositions des accords contractuels de Bonn. La gestion du service international de recherches, institution relevant de la haute commission alliée, devait naturellement préoccuper les nations chargées de mettre au point la suppression des organismes d'après-guerre.

A cet égard, la « convention sur le règlement des questions issues de la guerre et de l'occupation » signée à Bonn le 25 mai 1952 s'exprime dans les termes suivants, au chapitre VI, article 1er:

« Le Gouvernement de la République fédérale allemande s'engage à assurer la continuation du travail du service international de recherches d'Arolsen. »

Il est évident que cette brève mention se trouve éclairée par un « projet d'accord intergouvernemental relatif au service international de recherches », projet non encore publié et qui porte la date du 28 novembre 1952.

Ce texte destiné à être soumis à la signature des gouvernements intéressés, mais non à la ratification des parlements, prévoit les dispositions suivantes:

« Le Gouvernement de la République fédérale allemande assurera la continuation des opérations du service international de recherches. Les archives du service international de recherches seront confiées à la garde du gouvernement allemand, sans que cette mesure préjuge du droit de propriété sur ces documents.

« Un comité international composé de huit membres (un allemand, un belge, un américain, un français, un italien, un luxembourgeois, un représentant des Pays-Bas et un du Royaume-Uni) élaborera les directives pour le travail du service international de recherches. Le gouvernement allemand assume la responsabilité de l'exécution de ces directives. Si l'exécution de celles-ci exige des mesures financières d'importance considérable, elles devront recevoir l'approbation du gouvernement allemand. Le comité international sera convoqué pour la première fois par le gouvernement allemand, d'un commun accord avec la haute commission.

« Le comité international assurera aux gouvernements représentés en son sein le libre accès aux archives et documents du service international de recherches et veillera à ce que les mesures nécessaires à leur sauvegarde soient prises par le gouvernement allemand.

« Le directeur du service international de recherches sera nommé par le gouvernement allemand après consultation avec le comité international. Le directeur adressera des rapports audit comité. Si celui-ci estime que les opérations du service international de recherches ne sont pas conduites conformément à ses directives, il a le droit d'entrer en consultation avec le gouvernement allemand en vue des mesures à prendre pour remédier à cet état de choses.

« L'accord sera conclu pour une durée de cinq ans et sera sujet à revision à l'expiration de ce délai. »

Et voici, très rapidement, les critiques au projet d'accord. Tout en s'entourant de certaines précautions, le projet signifie en fait la remise du dépôt d'Arolsen aux autorités allemandes.

Les réserves concernant le droit de propriété sont de pur style pour les documents dont les originaux ont déjà été transférés aux Etats-Unis et apparaissent également des plus aléatoires pour les fichiers, etc. que l'armée américaine réclame au titre de butin de guerre. Quant au comité international son impuissance frise le ridicule: convoqué par le gouvernement allemand,

sans influence réelle sur la nomination du directeur, il se verra opposer, chaque fois qu'il exigera l'exécution d'opérations négligées, la clause de réserve financière.

En cas de conflit, il possède le droit vraiment impressionnant d'adresser des réclamations au gouvernement allemand défaillant. Eh bien! Les morts des camps de concentration n'ont pas mérité de servir de matière première à ce que j'appellerai ce vaudeville diplomatique.

En revanche, les noms des patriotes français déportés qui ont survécu aux camps de la mort lente seront mis à la disposition d'une police allemande que rien, absolument rien, ne garantit contre les infiltrations néo-nazies et à qui l'étroitesse des nouveaux liens européens peut facilement conférer une influence supranationale.

Les documents relatifs aux morts et aux survivants ne figureront donc pas à la place d'honneur aux archives nationales, mais dormiront dans les armoires d'une administration ex-ennemie. Cette administration ex-ennemie, dans le meilleur des cas, ne fera pas autre chose que de se montrer indifférente aux souffrances dont ces papiers restent le symbole visible.

Les documents d'état-civil qui intéressent les citoyens français déportés en Allemagne resteront livrés au bon plaisir de cette même administration.

Les arguments mis en avant, à cette même tribune, par M. Maurice Schumann, dans sa réponse à une question de notre collègue M. Tharradin, nous ont déjà permis d'exprimer notre légitime inquiétude devant cet état de choses. Ils évitaient soigneusement toute allusion à des faits irréfutables; quant au contenu matériel de cette argumentation, il ne résiste pas à un examen critique. La question du droit de propriété sur les documents et fiches ne concerne pas la France, aucun document n'étant, matériellement parlant, d'origine française. Mais les problèmes financiers (refus du gouvernement allemand de laisser le S. I. R. fonctionner comme auparavant sous responsabilitée alliée et d'assurer son financement sur les frais d'occupation) ne devraient pas prévaloir dans une affaire qui met en jeu la piété due aux déportés morts pour la France.

L'établissement des actes d'état-civil pour les morts d'Arolsen pourrait et devrait même faire l'objet d'une loi spéciale; mais pour ce qui est du transfert en France des documents et fiches relatifs à des citoyens français, ou aux étrangers arrêtés sur le territoire français ou habituellement domiciliés en France, un service spécial d'état-civil pourrait être créé auprès des archives qui auront la garde des dossiers provenant d'Arolsen.

Et pour terminer, voici les propositions. Ma dernière remarque esquisse déjà une solution que l'on pourrait préconiser pour échapper aux inconvénients de l'article 1er du chapitre 6 des Accords contractuels et du projet d'accord intergouvernemental. La plus raisonnable des solutions serait à coup sûr de laisser le S. I. R. continuer à fonctionner sous sa forme actuelle (institution relevant de la haute commission, ou, après la disparition de celle-ci, soit de la conférence des ambassadeurs appelée à la remplacer, soit des hauts commandants militaires) et ceci jusqu'au 31 décembre 1954, son financement étant assuré, bien entendu, sur la contribution allemande aux frais d'occupation ou de défense. Passé ce délai, ou si une telle solution s'avère impraticable, dès la disparition de la haute commission, le dépôt d'Arolsen serait dissous et chaque fiche remise au gouvernement du pays dont l'intéressé était originaire, compte tenu des situations spéciales, comme celle des Espagnols ou des Polonais volontaires de l'armée ou de la résistance française. Les documents et fiches ayant trait à des résistants allemands pourront alors faire l'objet de négociations avec le gouvernement allemand et les documents intéressant plusieurs matières feront retour au propriétaire (le plus souvent l'armée américaine) après que les intéressés auront eu l'occasion d'en faire prendre des photocopies.

La revision des accords de Bonn et de Paris, annoncée par M. le président René Mayer, devrait permettre d'apporter aux dispositions relatives au S. I. R. et à ses archives les correctifs qui s'imposent.

L'on ne concevrait pas, en effet, que puissent rester dans leur état actuel, insatisfaisant et même choquant, des arrangements négociés et conclus sous la pression de partenaires qui n'avaient pas les mêmes douloureuses raisons que la France de s'intéresser à l'histoire de la déportation.

Telles sont les raisons pour lesquelles votre commission des pensions et des victimes de la guerre et de l'oppression, dans son unanimité, vous demande de vous prononcer sans exception pour la proposition de résolution que j'ai eu l'honneur de vous rapporter. (*Vifs applaudissements.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion de l'article unique de la proposition de résolution.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion de l'article unique.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article unique:

« Le Conseil de la République invite le Gouvernement à rouvrir des négociations afin d'obtenir que, dès la disparition de la haute commission alliée, les archives de la déportation soient ou confiées à un organisme international, ou, en cas de dissolution du dépôt d'Arolsen (Allemagne), réparties entre les gouvernements des pays dont les intéressés sont originaires. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix la proposition de résolution.

(*Le Conseil de la République a adopté à l'unanimité.*)

— 8 —

PROPOSITIONS DE LA CONFERENCE DES PRESIDENTS

M. le président. La conférence des présidents propose au Conseil de la République de tenir séance:

A. — Mardi 27 janvier, à quinze heures, avec l'ordre du jour suivant:

1° Réponses de M. le ministre de la France d'outre-mer à cinq questions orales sans débat nos 322, 323, 324, 325 et 326 de M. Charles Okala;

2° Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à la réparation des préjudices de carrière subis par certains fonctionnaires;

3° Discussion de la proposition de résolution de M. Armengaud et plusieurs de ses collègues, tendant à inviter le Gouvernement à mettre en œuvre les mesures préconisées par la commission de la production industrielle en vue d'assurer l'expansion de la recherche et de l'exploitation du pétrole et du gaz naturel en France métropolitaine et en Afrique du Nord.

B. — Jeudi 29 janvier, à quinze heures trente, avec l'ordre du jour suivant:

1° Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant approbation de la convention signée le 1er avril 1950 entre la France et la Principauté de Monaco, tendant à éviter les doubles impositions et à codifier les règles d'assistance en matière successorale;

2° Sous réserve de la distribution du rapport, discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à autoriser le Président de la République française à ratifier la convention concernant les stagiaires signée le 17 avril 1950 entre les cinq pays cosignataires du traité de Bruxelles;

3° Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier les dispositions de la loi du 25 août 1948 permettant la revision du prix de certains baux à loyer d'immeubles ou de locaux à usage commercial, industriel ou artisanal;

4° Sous réserve de la distribution du rapport, discussion de la proposition de loi, déposée au Conseil de la République, adoptée par l'Assemblée nationale, relative à l'honorariat des anciens conseillers prud'hommes;

5° Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant statut du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile.

C. — Vendredi 30 janvier, à quinze heures, avec l'ordre du jour suivant:

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1953 (Intérieur).

D'autre part, la conférence des présidents a d'ores et déjà envisagé les dates des jeudi 19 et vendredi 20 février pour la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, organisant le contrôle des ententes économiques et assurant la liberté de la production et du commerce.

Il n'y a pas d'opposition ?

M. André Morice, *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Monsieur le président, je tiens d'abord à exprimer ma reconnaissance au Sénat d'avoir bien voulu inscrire à son ordre du jour la discussion du projet de loi portant statut du personnel navigant.

Mais je tiens à m'excuser de ne pouvoir être présent jeudi, puisque jeudi, vendredi et samedi prochains se tient à Paris une conférence internationale groupant dix ministres des transports qui doivent se prononcer sur des problèmes limités, mais précis, touchant à la circulation routière, aux transports fluviaux et aux transports par voie ferrée.

Je serais donc infiniment reconnaissant au Sénat, monsieur le président, s'il était possible à cette assemblée d'inscrire ce texte à son ordre du jour du mardi 27 janvier.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme.

M. Aubert, *président de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme.* Mes chers collègues, c'est bien volontiers que nous acceptons la proposition de M. le ministre. Nous tenons en effet à ce qu'il soit présent à ce débat important. Notre rapporteur, M. Julien Brunhes, a bien voulu faire l'effort nécessaire pour rapporter mardi.

Je demande simplement que le débat vienne immédiatement après les questions orales de M. Okala.

M. le président. Monsieur le rapporteur, vous serez en état de rapporter pour mardi ?

M. Julien Brunhes. Le rapport est prêt, il dépendra de l'imprimerie qu'il soit distribué mardi matin.

M. le président. La commission des moyens de communication demande que le projet relatif au personnel navigant de l'aéronautique civile vienne en tête de l'ordre du jour de mardi, après les questions orales de M. Okala.

Il n'y a pas d'opposition ?

Il en est ainsi décidé.

M. le ministre. Je vous remercie.

M. le président. Je mets aux voix les propositions de la conférence des présidents ainsi modifiées.

(Les propositions de la conférence des présidents, modifiées, sont adoptées.)

M. le président. Le Conseil voudra sans doute suspendre maintenant sa séance avant d'aborder le budget de l'aviation civile et commerciale ?... *(Assentiment.)*

Je propose au Conseil de se réunir à vingt et une heures.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-huit heures, est reprise à vingt et une heures dix minutes.)

M. le président. La séance est reprise.

— 9 —

PROLONGATION DU DELAI CONSTITUTIONNEL POUR LA DISCUSSION D'UN AVIS SUR UN PROJET DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale communication de la résolution suivante, que l'Assemblée nationale a adoptée le 22 janvier 1953 comme suite à une demande de prolongation de délai que le Conseil de la République lui avait adressée :

« L'Assemblée nationale, par application du deuxième alinéa *in fine* de l'article 20 de la Constitution, décide de prolonger de huit jours le délai constitutionnel imparti au Conseil de la République pour formuler son avis sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1953 (Travaux publics, transports et tourisme. — II — Aviation civile et commerciale) ».

Acte est donné de cette communication.

— 10 —

DEPENSES DE FONCTIONNEMENT DES SERVICES DE L'AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE POUR 1953

Discussion d'un avis sur un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1953 (Travaux publics, transports et tourisme. — II. — Aviation civile et commerciale). (N°s 559, 622 et 649, année 1952.)

Avant d'ouvrir la discussion générale, je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du conseil des décrets nommant, en qualité de commissaires du Gouvernement pour assister M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,

MM. Le Carpentier, conseiller technique au cabinet du ministre.
Terrel, conseiller technique au cabinet du ministre.
Vignes, chef adjoint du cabinet.
Lemaire, secrétaire général à l'aviation civile et commerciale.
Guillerand, chef du service de l'administration générale au secrétariat général à l'aviation civile et commericale.
Bonnenfant, directeur des bases aériennes.
Moroni, directeur de la navigation et des transports aériens.
Wetzel, ingénieur en chef de l'air, adjoint au directeur de la navigation et des transports aériens.
Viaut, directeur de la météorologie nationale.
Cornu, chef du service de l'aviation légère et sportive.
Sabatier, chef de cabinet du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

Acte est donné de ces communications.

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur de la commission des finances.

M. Maurice Walker, *rapporteur de la commission des finances.* Monsieur le ministre, mes chers collègues, le rapport que j'ai déposé, au nom de la commission des finances, a été annexé au procès-verbal du 10 décembre 1952. C'est un avis que donne la commission des finances; aussi, je serai appelé à citer des chiffres et des commentaires qui auront davantage l'allure de commentaires financiers que techniques, car votre commission des finances a voulu laisser à la commission des transports et à son rapporteur, M. Dubois, le soin de faire les commentaires techniques qu'appelle le présent budget. Excusez-moi donc si j'ai beaucoup de chiffres à présenter. J'essaierai d'être aussi bref et aussi précis que possible.

De tous les budgets que nous avons examinés pour l'exercice 1953, celui de l'aviation civile et commerciale est le seul peut-être qui ait quelque droit légitime à être en augmentation. Pourquoi ? Parce que si, d'une part, les prix sont relativement stables depuis un an, il faut admettre que le budget de l'aviation civile s'applique à une activité qui est sans cesse croissante. En fait, l'activité de l'aviation civile et commerciale s'accroît au rythme d'un quart chaque année.

Il n'est pas étonnant de constater que les services qui sont chargés de l'infrastructure et de la sécurité de l'aviation ont un fardeau de plus en plus lourd à supporter et que le total des crédits demandés est plus élevé que l'année dernière.

Permettez-moi de rappeler que le budget qui avait été proposé pour 1952 s'élevait à 15.660 millions, sur lesquels, au cours de deux discussions qui avaient eu lieu dans les deux assemblées, des réductions avaient été opérées pour 121 millions, ce qui faisait que le budget de 1952 s'élevait finalement à 15.538.415.000 francs. Vous vous souviendrez également, mes chers collègues, qu'au cours de la discussion de ce budget, au nom de la commission des finances et d'un certain nombre de nos collègues, j'avais proposé des réductions de crédits. Le ministre alors en exercice m'avait répondu que c'était impossible et que si on ne lui accordait pas les crédits demandés, ses services ne pourraient pas fonctionner.

Or, le 28 avril 1952, environ deux mois après notre discussion, un décret annulait un total de crédits de 909.991.000 francs, ce qui ramenait le total du budget de 1952 à la somme de 14.628.424.000 francs.

Je me permettrai de faire remarquer que le décret du 28 avril a annulé huit fois plus de crédits que le Parlement n'en avait lui-même proposé. Ceci pour vous montrer que

le ministre des travaux publics avait été très courageux et aussi, peut-être, que nos ambitions avaient été très modestes.

Je me permettrai de conclure, tout au moins sur ce point, qu'un Parlement souvent mal informé hésite à faire des propositions dont la réalisation serait possible et je me permets de déplorer ce que j'appelerai un manque de coordination entre le Parlement et les ministères intéressés. J'aurai tout à l'heure à vous donner quelque preuve de ce manque de coordination.

Revenons, si vous voulez bien, au budget qui nous est proposé. Voici les chiffres que je vous demanderai de retenir. Le premier fascicule nous donne un total de 15.981.441.000 francs. Une lettre rectificative en date du 13 novembre 1952 apporte un certain nombre de réductions à ce budget pour un total de 4.518.000 francs, ce qui ramène donc les propositions budgétaires à 15.976.923.000 francs, en augmentation nette de 1.348.499.000 francs, soit 9 p. 100, sur 1952.

Voilà brutalement les chiffres, mais ceux-ci ne sont pas comparables, car, cette année comme les autres années d'ailleurs, le budget n'est pas présenté exactement de la même façon. Il y a d'abord une première opération qui consiste à virer certains crédits du budget de l'aviation civile à d'autres budgets et *vice versa*. C'est ainsi que 585.400.000 francs, répartis dans sept chapitres, ont été virés à d'autres budgets, tandis que 123 millions de francs, répartis dans deux chapitres, ont été inscrits au budget de l'aviation civile. Le seul fait de ces virements entraîne une diminution de 462.400.000 francs de dépenses. Si l'on en tient compte, on peut dire que le budget proposé pour 1953 est en augmentation de 12,4 p. 100 sur celui de 1952, augmentation légèrement inférieure à celle constatée l'année dernière, où elle était de 16 p. 100 par rapport au budget précédent.

Ceci n'est pas tout. Si l'on veut faire des comparaisons valables — car, ce qui nous intéresse, c'est le coût de l'administration — il faut défalquer les interventions de l'Etat, qui ont été nettement inférieures à ce qu'elles étaient l'année dernière, soit 133.263.000 francs. Si on tient compte de cette défalcation, on peut dire que le budget de 1953 est en augmentation nette de 13,5 p. 100 par rapport à celui de 1952.

Je ne suis pas étonné de cette augmentation. Je m'en félicite au contraire, mais je ne me félicite pas du manque de clarté existant dans les documents budgétaires, d'où il résulte que les comparaisons ne deviennent possibles qu'après des recherches qui sont parfois fort longues.

L'augmentation elle-même est de deux sortes: les mesures acquises et les mesures nouvelles. Les mesures acquises représentent les neuf dixièmes de l'augmentation; les mesures nouvelles représentent le dixième de l'augmentation.

Sur les propositions primitivement soumises à l'Assemblée nationale, certaines réductions avaient été opérées, et ceci de trois façons différentes. Il y a d'abord eu une lettre rectificative portant sur 4.518.000 francs, ensuite un certain nombre de réductions introduites par la commission des finances et de l'Assemblée nationale, et ratifiées par celle-ci, portant sur un total de 11.780.000 francs, enfin un certain nombre d'abattements opérés par voie d'amendements en cours de débat, abattements indicatifs, et dont le total s'élève à 4.000 francs, qui avaient pour objet de permettre au ministre de donner certaines explications.

J'ai, au nom de la commission des finances, une réserve à faire, réserve d'ordre général d'ailleurs, quant à la procédure qui consiste à modifier les propositions budgétaires par la voie d'une lettre rectificative rédigée conformément aux suggestions de la commission des finances de l'Assemblée nationale. Vous comprendrez sans peine que ce procédé réduit les possibilités de modification qui nous sont laissées puisque nous ne pouvons revenir, le cas échéant, qu'aux propositions initiales inscrites au budget qui nous est transmis.

Cette rectification comprise, nous ne pouvons pas augmenter les dépenses. Nous serions ainsi limités dans notre choix si le Gouvernement employait d'une façon courante ce procédé.

J'estime qu'on n'a pas voulu désobliger cette assemblée, mais il s'agit là d'une procédure nuisible à la bonne marche de nos travaux.

Les abattements opérés par lettre rectificative visent l'administration centrale, la navigation et les transports, la météorologie, les bases aériennes, l'aviation légère et sportive et certaines dépenses diverses. Les réductions apportées en cours de séance, et qui n'ont pas été retenues, portent sur la navigation et les transports (rémunérations principales), la navigation et les transports (formation du personnel), les écoles d'aviation (remboursement de frais).

Les abattements proposés en séance pour provoquer les explications du ministre concernaient aussi la navigation et les transports, l'aviation légère et la subvention d'exploitation.

Les réductions plus importantes proposées par la commission des finances et retenues par l'Assemblée nationale concernent les prestations et versements facultatifs, le matériel du groupement aérien, les subventions et les subventions d'exploitation, ceci pour un total de 11.780.000 francs.

Je ne vous donnerai pas le détail des virements opérés à l'intérieur du budget. Ce détail figure dans mon rapport. Comme chaque année, je me suis permis de faire des comparaisons. J'aime les chiffres et les comparaisons, car il est bon, quand on examine un budget, de le comparer au budget précédent pour essayer de voir l'évolution des crédits, et peut-être de déterminer ainsi le sens de l'évolution de la politique suivie.

C'est pourquoi dans mon rapport, je me suis intéressé à vous présenter d'une part des graphiques et d'autre part des tableaux où j'ai résumé non seulement des dépenses en francs courants qui se trouvent dans les fascicules budgétaires que vous possédez, mais aussi les prix pondérés, dont la connaissance est indispensable si l'on veut évaluer les moyens financiers de l'administration.

Depuis que je suis rapporteur, c'est-à-dire depuis 1949, l'évolution a été la suivante: sur la base 100 en 1949, les dépenses en francs courants atteignent en 1953 l'indice 187, soit 87 p. 100 d'augmentation. En francs pondérés, l'augmentation n'est que de 20 p. 100.

Si vous cherchez comment sont réparties ces dépenses, au point de vue des services, vous verrez que l'administration générale, qui représentait 17 p. 100 du budget en 1949, n'en représente plus que 15,3 p. 100 maintenant; donc la charge de l'administration centrale est moins lourde. La navigation aérienne représente toujours 42 p. 100 du budget. Elle a pris une fraction un peu plus forte en 1952, puisqu'elle est montée alors à 55 p. 100. Les bases aériennes, qui absorbaient 21 p. 100 en 1949, en absorbent 22 p. 100 en 1953. La météorologie, j'attire spécialement votre attention sur ce point, a vu croître sa part dans le budget: 14 p. 100 en 1949 contre 17 p. 100 maintenant. Reste à savoir si cette proportion est encore suffisante. Quant à l'aviation légère et sportive, elle est à peu près stable: 4 à 5 p. 100 de 1949 à 1953.

Quant à la répartition des affectations de crédits, le personnel absorbe bien entendu une grosse partie du budget: 39,5 p. 100 en 1949, 51 p. 100 en 1953. Ainsi, on ne peut pas dire qu'un effort réel n'a pas été fait dans ce domaine, même si on peut le juger insuffisant. Pour le matériel, le pourcentage est de 40,5 p. 100 en 1949 et de 33 p. 100 en 1953. Pour les subventions, il est de 20 p. 100 en 1949 et de 16 p. 100 seulement en 1953. Il y a donc une amélioration certaine dans ce domaine.

Voilà, mes chers collègues, ce que j'avais à vous dire sur l'ensemble du budget. Voici maintenant quelques mots en ce qui concerne les effectifs.

Monsieur le ministre, j'attire votre attention sur l'inquiétude qui s'est fait jour dans cette assemblée au sujet des effectifs. C'est pourquoi, d'accord avec vos services, qui m'ont d'ailleurs fourni un certain nombre de renseignements, j'ai pu insérer dans mon rapport des indications précises. Dans le total du budget, ce sont les dépenses de personnel qui ont relativement le plus augmenté, puisqu'elles se sont accrues de 22 p. 100. Je rappelle qu'en 1952, les dépenses de personnel s'élevaient à 6.740.341.000 francs pour un effectif total de 10.622 unités sur lesquels le décret d'avril 1952 a opéré les réductions suivantes: en dépenses, 155.510.000 francs; en effectif, 252 unités, pour s'établir donc en fin de compte aux chiffres suivants: en dépenses, 6.584.831.000 francs; en effectif, 10.370 unités.

Les propositions budgétaires qui nous sont soumises par le Gouvernement pour 1953 envisagent une compression de personnel portant sur 109 unités, ce qui ramènera l'effectif à 10.261 unités pour une dépense de 8.020.778.000 francs.

Par un réflexe d'industriel, j'ai fait le calcul de ce que coûte une unité en moyenne. L'unité moyenne coûtait 636.000 francs en 1952. Elle coûtera en 1953 782.000 francs, d'après les demandes budgétaires qui nous sont soumises.

La politique générale du ministère est d'avoir un personnel extrêmement compétent, d'une valeur technique très haute. A l'importance des titularisations opérées chaque année correspond la diminution du nombre des temporaires, des contractuels, des auxiliaires, ainsi que des ouvriers. Les chiffres de 1953 font apparaître la création de 1.648 titulaires, et la suppression de 257 titulaires, soit en plus 1.391. Il y aura en moins 37 temporaires, 512 contractuels, 869 auxiliaires, 71 ouvriers et deux militaires en plus.

On ne peut donc pas dire qu'un effort n'a pas été fait en faveur de la revalorisation du personnel, tout au moins quant à sa valeur technique. On a essayé de donner du travail aux hommes dont la compétence technique était la plus élevée. Je ne sais pas si les primes et les majorations de salaires ont toujours récompensé cette qualité. Je suis saisi, à cet égard, de nombreuses doléances et je dirai, sans exagérer, qu'un malaise existe dans le personnel de l'aviation civile. Ce malaise vient du fait que ces hommes de haute technicité, qui font des travaux très pénibles à toutes les latitudes du globe, dans des conditions souvent très dures, estiment qu'ils ne sont pas justement payés et qu'ils ne bénéficient des avantages qu'ils pourraient trouver dans d'autres professions. Il y a là un problème qui n'échappe pas certainement à la vigilance de M. le ministre. Je sais qu'il a déjà pris des mesures. Des promesses dans ce domaine nous avaient été faites. J'aurai tout à l'heure l'occasion, au moment de la discussion des amendements, de vous signaler que toutes les promesses n'ont pas été tenues.

Dans mon rapport, je n'ai pas eu la prétention d'examiner tous les problèmes concernant l'aviation civile. J'en ai pris quelques-uns, je me suis attaché à prendre ceux qui, à mon avis, avaient la plus grande importance en ce moment, et c'est pourquoi de longues pages de mon rapport sont consacrées à étudier la question de la météorologie nationale.

J'ai insisté sur l'importance de ce service. Je vous rappellerai que les crédits ont été en augmentation relative depuis 1949, que le personnel employé n'a guère varié en nombre — 1.946 personnes à la météorologie en 1949, 1.912 personnes en 1953 — que les salaires du personnel ont évolué de 319.000 francs en moyenne par tête en 1949 à 600.000 francs en 1953.

La composition du personnel en 1953 sera la suivante: 1.870 titulaires, 39 contractuels et trois militaires à solde mensuelle. Le tout est de savoir, mesdames, messieurs, si ce personnel est suffisant pour accomplir les multiples tâches qui incombent à la météorologie nationale et surtout pour réaliser les programmes que nous nous sommes donnés nous-mêmes.

Je vous rappellerai qu'il y a eu deux programmes en matière de météorologie: le programme dit « de 1945 », qui avait été extrêmement ambitieux, et le programme dit « de 1948 », qui l'était certainement beaucoup moins. Je me permettrai d'illustrer l'importance de ces programmes par un certain nombre de chiffres.

Le programme de 1948 prévoyait qu'en 1953 les effectifs atteindraient 3.169 unités. Je vous rappelle que les propositions budgétaires dont nous sommes saisis portent sur 1.912 unités. Il y aurait donc, d'après les besoins qui avaient été établis, un déficit de 1.257 unités.

Or, il faut savoir que la météorologie est un service en plein développement. Depuis 1939, ses fonctions n'ont fait que croître. Vous en trouverez d'ailleurs le détail dans mon rapport et je vous en passe l'énumération. Je vous rappelle simplement que, depuis 1939, le travail de jour de la météorologie a quadruplé et que le travail de nuit est multiplié par 15. Je n'ai pas besoin de vous rappeler que l'altitude moyenne de vol des avions a considérablement augmenté et qu'elle a plus que doublé depuis cette époque; que les vitesses sont de plus en plus grandes et qu'ainsi tous les renseignements de la météorologie deviennent de plus en plus précieux. Vous n'ignorez pas que les renseignements météorologiques sont déterminants pour la sécurité du vol, et pour assurer les grandes vitesses modernes. C'est pourquoi, dans ce domaine, je crois que nous devons être extrêmement attentifs.

Je vous rappelle aussi, mes chers collègues, que la météorologie nationale rend des services à d'autres secteurs que l'aviation civile. En effet, elle donne des renseignements à la marine militaire, à la marine marchande, à l'agriculture, voire même à la production industrielle, aux travaux publics, au tourisme et aux transports par fer et par route.

C'est ainsi que dans ce domaine on peut estimer que le travail de la météorologie a été multiplié par dix pour l'agriculture, par cinq environ pour la marine marchande et qu'en général, le nombre des demandes mensuelles de renseignements adressées au service de a climatologie a décuplé.

D'autre part — je l'ai souvent rappelé à cette tribune — nous avons pris des engagements internationaux qu'il faut tenir et que nous ne tenons pas toujours exactement, je pense.

Voici la conclusion de mon exposé sur la météorologie: je crois que notre effort est insuffisant. Si nous voulons exécuter les programmes prévus, satisfaire aux besoins de l'aviation qui sont pressants, aux besoins des divers ministères intéressés, qui deviennent de plus en plus impératifs, et à faire face à nos engagements internationaux, il est à craindre, monsieur le ministre, que les crédits dont vous disposez ne soient pas suffisants.

J'ai aussi rappelé, comme chaque année — et je crois que c'est en pure perte, hélas ! car il est très difficile d'émettre une opinion précise sur ce sujet — quel avait été le sort des chapitres de ce budget sur lesquels nous nous étions penchés l'année dernière. J'ai fait certaines remarques; on en a tenu compte, mais pas toujours. Vous pourrez trouver aux pages 34 et 35 de mon rapport un certain nombre de chiffres qui vous éclaireront à cet égard.

Mon deuxième sujet de préoccupation concerne l'aéroport de Paris. Je crois qu'on en a déjà beaucoup parlé; je me permettrai donc de rappeler seulement un certain nombre de chiffres concernant l'exploitation, le programme, l'emprunt et les charges financières, et j'en déduirai quelques conclusions.

Je dois vous dire que cette année un effort de clarification des comptes a été fait. Des sommes qui se trouvaient éparpillées dans divers chapitres du budget ont été ramenées à leur objet sous le titre même de l'aéroport de Paris; on y voit ainsi plus clair. Certaines subventions ont été détaillées d'une façon plus complète; vous avez sous les yeux des documents qui nous permettent de nous faire une opinion.

Il existe, malgré l'effort accompli, malgré la subvention demandée, un écart sensible entre les prévisions de dépenses et les prévisions de recettes. Les premières s'élèvent à 1.855 millions, les secondes, y compris la subvention, les transferts de crédits correspondant aux charges nouvelles assumées par l'aéroport de Paris et les versements fait à l'aéroport sur le budget d'équipement, s'élèveront vraisemblablement à 1.588.641.000 francs, si bien qu'il existe encore entre les recettes et les dépenses un écart de 266.359.000 francs, et je dirai tout à l'heure les conclusions que j'en tire.

En ce qui concerne le programme d'équipement, je vais vous rappeler un certain nombre de chiffres qui peut-être vous intéresseront. En 1950, un plan d'équipement s'élevant à 31 milliards avait été établi, plan comprenant une première phase de dépenses de 22 milliards et une deuxième phase de 9 milliards.

En 1952, il a été nécessaire, vous vous en doutez, de revoir ce plan et, compte tenu de la possibilité de retarder certains travaux, les chiffres ont été réduits. Actuellement, on applique un plan dont le total s'élève à 26 milliards, plan divisé en plusieurs tranches, puisque la commission des investissements a réclamé que ce programme ne soit réalisé qu'en trois ou quatre ans. La tranche actuelle s'élève à 17.470 millions et se répartit comme suit: 12.978 millions pour Orly, 4 milliards pour le Bourget et 492 millions pour les autres aéroports de la région parisienne.

Pour couvrir ces dépenses, l'aéroport de Paris a été autorisé à contracter des emprunts. Ces emprunts se sont élevés en 1950 à 2 milliards, en 1951 à 2 milliards et en 1952, au moment où je faisais mon rapport, à 3 milliards. A l'heure actuelle, voici le total de ces différents emprunts: un milliard emprunté au Crédit foncier avec des annuités à payer de 72 millions; 1 milliard auprès de la caisse des dépôts et consignations avec des annuités de 72 millions; un demi-milliard auprès des compagnies d'assurances avec des annuités de 44 millions; 1 milliard auprès du Crédit foncier avec des annuités de 72 millions et un demi-milliard auprès de la caisse des dépôts et consignations avec des annuités de 36 millions; on arrive à un total d'emprunts de 4 milliards, avec 301 millions d'annuités à payer.

On m'avait dit — je ne sais pas si l'opération a été faite, M. le ministre nous le dira tout à l'heure — qu'en fin d'exercice l'aéroport de Paris devait souscrire encore un milliard auprès des compagnies d'assurances et un demi-milliard auprès de la caisse des dépôts et consignations. Ces deux nouveaux emprunts entraîneraient une annuité totale de 132 millions.

L'aéroport de Paris devra donc payer en 1953 des annuités de 510 millions, auxquels il convient d'ajouter 130 millions pour les dépenses d'amortissement, ce qui porte le total de son effort financier à 640 millions.

Mes conclusions, tout au moins pour l'aéroport de Paris, seront les suivantes: je ne crois pas que, pour l'instant, on puisse envisager une réduction des dépenses qui ont été proposées, car le trafic augmente chaque année, les besoins sont très importants et les programmes ont déjà été réduits.

D'autre part, il sera nécessaire d'envisager un financement normal, autrement que par les subventions. Il deviendra nécessaire de créer une taxe pour compenser la différence des comptes d'exploitation que j'ai constatée, tout à l'heure, à moins qu'on ne décide de ne pas créer cette taxe et de résorber le déficit

probable pour 1953 par une augmentation de la subvention. C'est un procédé que, pour ma part, je réprouve.

Je n'ai pas cette année, mes chers collègues, comme les autres années, attiré longuement votre attention sur l'école nationale de l'aviation civile. Je ne l'ai pas fait, je l'avouerai, par un mouvement de mauvaise humeur. J'ai été surpris de constater qu'on avait complètement changé la politique suivie en matière d'écoles sans que le rapporteur de la commission des finances en ait été averti au cours de l'exercice. On a réduit les dépenses, en réduisant évidemment les fonctions de cette école. Il n'en résulte pas forcément une réduction de dépense nette, car la dépense de formation des pilotes sera supportée par les autres compagnies à la place de l'école. Je serais très étonné que l'on ne fût pas obligé, un jour ou l'autre, de subventionner ces compagnies pour la formation des pilotes; il en est question déjà pour Air-France. Je déplore que des mesures qui tendent à un bouleversement complet d'une politique appliquée dans un domaine sur lequel le Sénat s'est longuement penché soient prises sans qu'en soient informées les commissions compétentes de notre assemblée. C'est pourquoi je n'ai pas inscrit dans mon rapport une analyse spéciale de ce problème.

Pour ce qui concerne les aéro-clubs, j'ai deux remarques à vous présenter, au nom de la commission des finances. Deux efforts ont été accomplis cette année: d'une part, une subvention de 100 millions, qui est bien plus importante que les 20 millions que nous avions votés il y a quelques années; cette subvention est destinée à mettre à la charge de l'Etat une partie du prix de revient de l'heure de vol. D'autre part, la cession à un prix symbolique d'avions faisant actuellement partie du parc des services de l'aviation légère et sportive.

Je me permets de faire remarquer que la première mesure est certainement favorable aux aéro-clubs, car je vous signale le coût extrêmement élevé des heures de vol et l'évolution de cette activité qui ne fait que décroître. Si mes renseignements sont exacts, on vole moins maintenant qu'on ne volait il y a trois ans et l'une des raisons en est, je le répète, le coût très élevé de l'heure de vol. Les 70.000 heures de vol qu'on a réalisées en 1951 coûteraient, au prix de 1951, 455 millions. Ainsi la subvention ne couvrirait qu'un quart des frais, et encore sur la base des prix établis en 1951.

Pour ce qui est de l'attribution de la subvention, vous n'ignorez pas, monsieur le ministre, que certains manifestent quelque angoisse. Vous avez adopté une politique que, pour ma part, j'approuve en son principe, mais certains de nos collègues se demandent comment les discriminations sont faites entre les aéro-clubs.

Je crois qu'il faut avoir le courage de dire que cette discrimination était nécessaire. La France n'est pas assez riche pour entretenir partout des aéro-clubs. Il faut choisir parmi eux. Le problème est de savoir si l'on peut opérer cette discrimination en évitant surtout de défavoriser les régions qui font un gros effort en matière d'aéro-clubs.

D'autre part, je me suis demandé — et je poserai à nouveau la question lors de la discussion des amendements — si la cession, même à un prix symbolique, d'avions faisant partie de parcs d'aviation légère a été un véritable cadeau aux aéro-clubs.

Au sujet des subventions aux entreprises d'intérêt national, je dois vous signaler que la subvention demandée, pour 1953, est en diminution, apparente tout au moins, sur celle demandée pour 1952. Mais, là encore, le budget n'est pas présenté exactement de la même façon, car les 243 millions de francs prévus au budget de 1952 pour l'amortissement des appareils Bréguet sont maintenant transférés à un autre budget, de sorte que cette somme ne figure plus dans le budget que je suis chargé de présenter ce soir.

Le budget s'en trouve réduit, mais cela ne constitue pas pour autant une véritable diminution de l'ensemble des dépenses du budget français.

En outre, je crois savoir que la charge supplémentaire qui incombera à Air France, en particulier pour la formation des pilotes, que ne fait plus l'école nationale d'aviation civile, sera d'environ 330 millions de francs et qu'Air France va devoir réclamer une augmentation parallèle de sa subvention. Ainsi la réduction des dépenses totales ne sera pas sensible pour le contribuable.

Mon collègue M. Dubois a étudié les comparaisons des subventions françaises et celles faites aux compagnies étrangères d'une façon beaucoup plus approfondie que moi-même.

J'ai fait des comparaisons entre la subvention à Air France avec le chiffre d'affaires de cette société et je puis vous dire que le pourcentage de la subvention par rapport au chiffre d'affaires diminue chaque année.

La subvention est cette année moins importante et nous ne pouvons que nous en féliciter, tout en indiquant à M. le ministre que les subventions ne doivent pas forcément aller toutes à la même compagnie. Il est de bonne politique de permettre à toutes les compagnies d'exploiter les lignes nécessaires au pays, et je ne vois pas d'objection à ce que certaines subventions aillent aux compagnies privées lorsqu'elles lancent une ligne nouvelle ou qu'elles sont en concurrence avec des compagnies déjà installées. La subvention n'est pas quelque chose de blâmable en soi.

Voilà, en gros, les grandes lignes de mon rapport; ce rapport comprend beaucoup de détails sur lesquels je passe et, si vous le voulez bien, je vais résumer brièvement les diverses conclusions auxquelles est arrivée la commission des finances sur ce problème.

Le budget de 1953 est légitimement en augmentation sur celui de 1952.

Je rappelle que la procédure qui consiste à modifier des propositions budgétaires par la voie de lettres rectificatives, rédigées suivant les désirs de la commission des finances de l'Assemblée nationale, me semble mauvaise.

Je proteste aussi contre les transferts qui se font chaque année à l'intérieur du budget, et je réclame une présentation qui fixe une fois pour toutes les diverses dépenses dans des chapitres bien définis.

Je réclame également la poursuite du reclassement du personnel et l'ajustement des indemnités qui lui sont dues. J'estime que l'effort qui est fait pour la météorologie est encore trop faible. Je demande que soient poursuivis les travaux d'extension de l'aéroport de Paris et que soient ajustées les taxes aux services rendus.

Je prierai tout particulièrement M. le ministre de presser l'Assemblée nationale dans l'examen d'un projet de loi relatif au régime des aérodromes en lui demandant de faire diligence et de nous transmettre ce projet rapidement, car vous savez comme moi que les collectivités locales attendent le vote de ce projet pour entreprendre certains travaux absolument nécessaires à notre aviation.

Je demande une aide plus efficace envers les aéro-clubs, dans la mesure même où ils feront un effort de formation de notre jeunesse aux choses de l'air.

J'approuve l'effort financier fait en faveur des subventions économiques mais je pense qu'en ce domaine seul le vote rapide du statut de l'aviation marchande, assorti d'accords internationaux, pourra nous permettre de poursuivre une politique financière vraiment efficace.

Sur le plan général, j'ajouterai que nous avons souvent demandé une diminution des dépenses de l'Etat et toujours réclamé qu'un effort soit fait pour améliorer l'efficacité des services publics. Il faut cependant reconnaître que, dans certains domaines, les tâches de l'Etat ne font qu'accroître et spécialement lorsqu'il s'agit, comme en matière d'aviation civile, d'une activité en pleine expansion.

L'Etat se doit d'assurer une infrastructure suffisante à un mode de transport en pleine évolution.

Il se voit donc obligé d'augmenter ses dépenses en ce domaine et nous ne pouvons lui refuser les moyens financiers nécessaires.

Dans ce rapport j'ai voulu indiquer les voies dans lesquelles l'Etat devait s'engager et si j'ai insisté sur la question du personnel, des bases aériennes et de la météorologie, c'est que l'avenir de l'aviation en dépend directement. La technique et la sécurité réclament, dans ces deux domaines, un effort sans relâche.

Il serait injuste de dire que rien n'a été fait; au contraire, je crois que l'effort poursuivi depuis la Libération a été fait dans le sens qu'il fallait, peut-être pourrions-nous dire qu'il n'a pas été encore suffisant.

Votre commission des finances sait que les possibilités financières ne sont pas infinies, elle n'a jamais mesuré avec parcimonie les crédits demandés, elle rappelle pourtant qu'il reste des efforts à faire pour améliorer le coût et le rendement des services de l'aviation civile et forme le vœu qu'en accord avec le Parlement le ministère et les services tout soit mis en œuvre pour développer au maximum l'aviation civile et pour tirer de nos maigres ressources financières le maximum de rendement. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme.

M. René Dubois, *rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme.* Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, le rapport pour avis de votre commission des moyens de communication et des transports a été imprimé et distribué voici déjà longtemps, car nous étions prêts à l'heure pour une discussion que nous aurions souhaité voir s'ouvrir plus tôt. Mais les institutions proposent et les hommes disposent (*Sourires.*) Nous sommes aujourd'hui, avec un mois de retard, devant un texte budgétaire dont les éléments imprimés vous ont été depuis longtemps remis si bien que je ne vous imposerai pas la lecture complète de mon rapport, m'efforçant seulement d'en commenter quelques points.

Je ne reviendrai pas sur les chiffres que mon collègue M. Walker vient d'interpréter très complètement et de façon infiniment plus nuancée que je ne pourrais le faire. Je souhaite surtout, comme dans une revue générale, reprendre le fond de l'exposé que la commission des moyens de communication et des transports de votre assemblée m'a donné mission de faire en vous parlant des principaux problèmes qui avaient retenu son attention, c'est-à-dire l'infrastructure et la navigation aérienne, les activités aériennes, relevant aussi bien d'Air France que des compagnies privées, la construction aéronautique civile, enfin les questions intéressant l'aviation légère et sportive.

Nous relevons dans ce budget une augmentation générale des dépenses de 13 p. 100 sur le budget précédent. C'est là un accroissement bien médiocre des disponibilités financières quand il s'agit de faire face au développement rapide et considérable des activités aériennes.

Le premier souci de votre commission, son premier souhait a été de voir instituer — elle l'avait déjà dit l'année dernière — un ministère de l'aviation civile et des constructions aéronautiques. Aujourd'hui, comme l'année dernière, nous rendons hommage à la foi aéronautique, à la science, à l'autorité du secrétaire général de l'aviation civile et commerciale. L'aviation civile est d'une telle importance qu'il apparaît comme absolument nécessaire que ses besoins soient exposés aux conseils du Gouvernement, de telle façon que, notamment quand il s'agit de déblocage ou d'attributions de crédits, le ministre responsable de l'aviation civile puisse faire état devant le ministre des finances et l'ensemble du Gouvernement de ses responsabilités.

Nous avons demandé que fût créé un ministère de l'aviation civile et des constructions aéronautiques plutôt qu'un ministère de l'air intégral, parce que demander la création d'un ministère de l'air intégral serait porter atteinte au dessin du cadre ministériel de la défense nationale, qui comprend, aux côtés du ministre, trois secrétaires d'Etat. S'il y avait un ministère intégral, il faudrait donc admettre, en sous-ordre, un secrétaire d'Etat à l'aviation civile et un secrétaire d'Etat à l'aviation militaire, ce qui entraînerait obligatoirement une dislocation du cadre ministériel actuel de la défense nationale.

Aussi, paraît-il plus simple et plus logique de s'en référer à l'exemple de l'Angleterre qui, en matière d'aviation, nous donne un magnifique exemple de continuité, d'énergie et d'autorité et qui, depuis longtemps, a institué un ministère de l'aviation civile. Le programme est d'ailleurs assez grand pour se suffire à lui-même.

En ce qui concerne les activités qui peuvent, à la fois, intéresser l'aviation civile et l'aviation militaire, il est bien certain que l'on pourrait faire confiance à des services administratifs capables de prendre des décisions conjointes.

Etant donné l'importance de l'aviation civile et commerciale, ses besoins croissants et les retards qu'il faut rattraper, il apparaît nécessaire qu'elle ait directement accès aux conseils du Gouvernement, afin d'y être défendue.

Cela ne saurait naturellement mettre en cause l'autorité ministérielle dont dépend à l'heure présente l'aviation civile et commerciale. La commission des moyens de transport du Conseil de la République m'a simplement chargé de souligner combien étaient lourdes les attributions de l'actuel ministère des travaux publics, ce qui consiste à rendre hommage au ministre actuel puisqu'on a bien voulu admettre le qualificatif que j'avais donné à son département : « Ministère à la Colbert ». C'est tout dire !

Je suppose cependant qu'au moment où M. André Morice se présente à des fins si multiples devant le ministère des finances, il doit apparaître à cette autorité comme la statue du Commandeur : Encore lui ! (*Sourires.*) Si bien qu'il faudrait peut-être que les demandes soient réparties et que ce ne soit pas toujours la même personnalité qui ait à intervenir pour tel ou tel budget.

Une question relativement importante et qui joue sur le plan psychologique, c'est la concurrence qui est déjà commencée, qui s'installera et ne fera que s'accentuer, entre la marine marchande et l'aviation civile. Nous ne tenons pas du tout à ce que le ministre des transports et des moyens de communication ait à se poser, sur ce plan, des problèmes cornéliens ! Nous avons soin de son sommeil. (*Sourires.*) C'est pour cela que nous souhaitons, une fois de plus, que le ministère de l'aviation civile soit catalogué d'une façon précise et qu'une personnalité en prenne individuellement la charge.

Nous espérons donc que cette idée d'un ministère de l'aviation civile, ministère maintes fois réclamé, fera son chemin. Peut-être naîtra-t-il, pour le bien du pays, un dosage ministériel qui un jour le fera éclore.

Nous venons maintenant au redoutable problème des faiblesses d'équipement et d'installation de nos bases aériennes en France et en Union française.

Ce problème demeurera entier avec le modeste crédit de 1.051 millions qui lui est attribué. Ce crédit est, certes, en augmentation de 329 millions sur le chiffre de l'année dernière, mais cette augmentation ne va cependant pas de pair avec les besoins, soit de création, soit d'entretien des pistes et des moyens de sécurité. Dans notre exposé visant l'équipement et l'installation de nos bases aériennes, il faut en effet toujours avoir présent à l'esprit que cette notion d'équipement et d'installation se complète de la nécessité constante de penser à la sécurité.

Il n'est plus possible d'installer ou de créer un trafic aérien, en lui laissant le caractère d'un raid. Quand un trafic est ouvert, il s'agit essentiellement d'assurer aux passagers la sécurité ; celle-ci, vous ne l'obtiendrez et vous ne l'assurerez que si vous comblez les actuelles faiblesses de notre équipement et de notre installation.

A ces crédits de fonctionnement, il est entendu que doivent s'ajouter, aussi rapidement que possible, des crédits d'investissement et de modernisation, qui sont envisagés au plan de cinq ans. Mais on ne sait pas encore quand ce plan entrera en action.

Je ne voudrais pas embarrasser M. le ministre des travaux publics en lui posant des questions trop précises sur ce sujet, mais je suis persuadé que, lorsqu'il aura des renseignements précis, il sera le premier à solliciter de notre commission une audience, de façon que nous soyons éclairés et apaisés quant à ce redoutable problème des investissements, dont nous ne connaissons ni la valeur en argent, ni le moment de son éclosion.

Nous tenons également à signaler la disparité d'appréciation actuellement existante entre les prévisions des utilisateurs, qui prétendent que 150 milliards seraient nécessaires à la mise en état rationnelle de l'infrastructure de la navigation aérienne pour la métropole et l'Union française, et celles des techniciens affirmant qu'un programme honnête et suffisant pourrait être réalisé avec un crédit de 36 à 40 milliards.

Nous pourrions faire une énumération — elle est d'ailleurs dans mon rapport — des aérodromes de la métropole qui crient le plus leur détresse et vis-à-vis desquels des solutions de fortune — qui ne sont pas financées du reste par l'Etat — ont été prises. Je vous rappelle que mon rapport fait état de Nice, d'Ajaccio, de Bastia et d'Alger.

J'en arrive à la question intéressant les terrains de l'Union française et tout particulièrement ceux de l'Afrique équatoriale et du Cameroun, qu'ils dépendent de divers territoires ou qu'il s'agisse de terrains nationaux.

Actuellement, l'habileté du personnel navigant a raison des pistes trop courtes ou mal orientées, des sols en latérite fendillés par la sécheresse ou rendus boueux par la pluie, des pistes ravinées, ondulées, non balisées ou balisées par des moyens de fortune, telle que celle de Douala, dont le trafic devient dangereux la nuit par absence d'un balisage moderne, le tout agrémenté, entre les étapes, par des stations de radioguidage très insuffisantes et que les pannes fréquentes rendent alors inexistantes. C'est la marque de la vétusté d'un matériel à bout de souffle.

Les plus mal pourvus de ces aérodromes africains sont souvent les aérodromes nationaux parce que ceux-ci dépendent pour leur aménagement et leurs installations de la métropole, tandis que les terrains qui relèvent des différents territoires sont aidés plus valablement par les décisions des assemblées locales qui sont sur place et qui se rendent compte des besoins immédiats. D'autre part, sur le plan financier, celles-ci sont aidées d'une façon assez importante, compte tenu du taux de l'argent, par le F. I. D. E. S.

Le Gouvernement métropolitain, alors que l'activité aéronautique sur l'ensemble du territoire africain est en plein essor, encourrait une lourde responsabilité en accumulant de pareils retards d'aménagement. Nous vous rappelons que le S. G. A. C. C. en 1947 avait établi des prévisions de développement de notre aviation marchande qui prévoyaient une augmentation de 25 p. 100 du trafic chaque année. Ces prévisions avaient alors été considérées comme excessives, mais à l'expérience des faits, elles se montrent aujourd'hui dépassées.

En voici quelques exemples: le terrain de Douala a vu son trafic voyageurs passer de 6.000 passagers en 1949 à 50.000 en 1952, c'est-à-dire au coefficient 8. Le terrain de Fort-Lamy, qui avait enregistré, en 1950, 223 mouvements d'avions et 18 tonnes de fret embarqué, voit, en 1951, ces chiffres passer à 1.319 mouvements et 618 tonnes de fret embarqué.

Il faut, en même temps souligner que, à côté de cette augmentation du trafic, il va y avoir une progressive relève des avions moyens par des avions plus lourds, Armagnac, Bréguet 763, Comet, Superconstellation, d'où la nécessité des allongements et des renforcements de piste sur de nombreux terrains, par exemple à Douala, Bangui, à Fort-Lamy et sans doute une installation à Garoua où deux axes importants se coupent: celui d'Alger au Cap d'une part, et celui de Lagos à Khartoum d'autre part.

Il serait absolument désolant que notre opinion publique et notre Gouvernement soient les seuls à ne pas comprendre que l'aviation civile est en voie rapide d'atteindre à la suprématie de tous les modes de transports dans les relations humaines et économiques.

La commission des moyens de communication, des transports et du tourisme du Conseil de la République ne peut prendre la responsabilité de ne pas évoquer, à l'occasion de cette discussion budgétaire, les obligations formelles et le devoir qui sont ceux du Gouvernement, d'atteindre la réalisation d'un programme qui prend un véritable caractère d'urgence.

Nous pourrions ajouter que ces investissements qui, jusqu'alors ne présentaient pas de caractères de rentabilité, pourraient, au moins jusqu'à un certain point, voir leurs charges atténuées par l'imposition de taxes d'atterrissage. Il est entendu que l'aviation civile est bien loin d'être sortie de ses difficultés — elle en aura toujours — autrement elle ne serait pas intéressante, mais de ces difficultés financières il semble qu'elle sorte peu à peu, aussi bien pour Air France que pour les compagnies privées qui auront conservé l'honneur d'avoir défriché cette vaste activité.

A partir du moment où les compagnies commencent à atteindre une ère de rentabilité, qui ne fera, nous le souhaitons, que s'accentuer, le développement constant de leur trafic permettra peut-être l'institution de taxes d'atterrissage. D'après certains renseignements tout à fait précis que nous avons obtenus, l'Etat pourrait, dès maintenant et chaque année, retirer de la perception de ces taxes un milliard de francs.

Nous voudrions en terminer sur ce chapitre en souhaitant que le conseil d'administration de l'aéroport de Paris fasse porter son effort principal sur les améliorations nécessaires à l'aérodrome d'Orly. Tel était le climat de la commission il y a un mois. Il est possible que des observations soient présentées, à cette partie de mon rapport, par mon excellent collègue M. Julien Brunhes.

Il faut, en principe, ne pas disséminer les efforts, se décider pour savoir si, en fin de compte, Orly a été bien choisi ou si on peut faire mieux ailleurs et à meilleur prix.

A ce sujet, il semble que le mal d'argent ne soit peut-être pas le principal mais plutôt celui dont souffrait Buridan. Il faudra bien un jour se décider.

Le caractère indispensable d'un développement concomittant de la météorologie nationale — et, tout, à l'heure, nous entendions notre collègue M. Walker insister sur cette question — est à peine à souligner. Dans ce domaine, vous le savez, nous sommes liés par des engagements internationaux et si nous ne faisons pas face à ces engagements, l'espace aérien français risquera de se voir abandonné par les compagnies étrangères après des observations qui seraient très désagréables à voir recevoir par la France. La vitesse progressivement croissante des appareils à hautes performances obligent aux radio-sondages à haute altitude, à leur multiplication, et surtout à la transmission très rapide des informations qu'ils procurent. Bien que le chapitre des radio-sondages soit augmenté de 20 millions cette année, les maigres crédits concernant la météorologie inscrits dans le budget au chapitre 470, pour l'année 1953, sont en diminution de 146.200.000 francs sur le crédit initial demandé qui était de 764.700.000 francs.

Ce crédit est absolument insuffisant pour la réalisation d'un programme à propos duquel, je le répète, nous avons pris des engagements de caractère international.

Votre commission compétente m'a chargé unanimement d'attirer votre attention, monsieur le ministre, sur le malaise régnant dans le corps des contrôleurs de la navigation aérienne, dont il faut préciser et dont il faut connaître les très lourdes responsabilités professionnelles.

Cette conception des responsabilités, l'importance des contrôleurs de la navigation aérienne, a été un élément constant de la doctrine de votre commission des transports, et c'est en 1947 que M. Julien Brunhes appelait déjà, au cours d'une discussion budgétaire, l'attention de votre assemblée sur ce très important problème.

Vous savez quel est le rôle des contrôleurs de la navigation aérienne dans certaines procédures d'approche par temps bouché et où l'atterrissage des avions doit se faire d'une façon si obéissante qu'elle est presque aveugle de la part des pilotes et que la responsabilité de l'atterrissage appartient, pour la plus grosse part, à ces contrôleurs de la navigation aérienne.

Votre commission a considéré que le ministre des travaux publics et des transports — c'est la commission qui parle, monsieur le ministre — engage sa propre responsabilité en laissant subsister dans le corps des contrôleurs de la navigation aérienne un malaise qui tient à ce fait que leur rétribution n'est absolument pas en rapport avec la valeur de leurs services.

Si, sur le plan administratif, la revision des indices apparaît comme devant se heurter à de trop longues difficultés, il semble que l'emploi de primes de responsabilité et de technicité calculées sur des barèmes différents de ceux qui sont actuellement octroyés à ces contrôleurs pourrait amener momentanément une amélioration d'une situation matérielle sur laquelle nous nous sommes penchés et dont la précarité amène non seulement un mécontentement dans le corps des contrôleurs, mais encore de très fréquentes démissions.

Il est un peu regrettable que l'Etat dépense des sommes importantes pour l'instruction technique des contrôleurs qui, une fois aptes à cet ouvrage, se contentent simplement de démissionner parce que l'Etat ne peut leur assurer la rétribution que mérite leur responsabilité.

Vous trouvez, au tableau annexe à mon rapport, la comparaison des traitements des contrôleurs français par rapport à ceux de leurs collègues étrangers.

Vous verrez dans ce tableau qui correspond au traitement d'un contrôleur ayant environ six années d'ancienneté que, pour un chef de famille père de deux enfants, il est très inférieur en France à ce qu'il est par exemple en Grande-Bretagne, en Belgique, en Suisse ou en Hollande.

Votre commission des transports qui, l'année dernière, avait regretté l'importance des frais de fonctionnement attribués à l'école nationale de navigation commerciale, a été heureusement surprise de constater avec satisfaction, cette année, que l'E. N. A. C. n'avait plus dans ses attributions la formation du personnel navigant et plus particulièrement des pilotes. Sa seule fonction désormais est de former le personnel de la navigation aérienne et de radio-navigants aussi bien civils que militaires et qui deviendront les contrôleurs de la navigation aérienne, de l'armée comme de l'aviation civile.

A ce sujet, plusieurs commissaires ont posé la question de savoir ce qu'étaient devenus les avions qui constituaient un matériel important de l'E. N. A. C. maintenant qu'elle n'est plus une école d'aviation.

De même, votre commission des finances et votre commission des transports se sont étonnées de voir maintenu au budget un crédit de huit millions pour une croisière de fin d'études de l'E. N. A. C. alors que cette école n'a plus pour but, je le répète, de former des pilotes.

C'est au C. I. E. T. — Centre d'instruction des équipages de transport — situé à Toulouse, que revient désormais la responsabilité de la formation du personnel navigant, que ce soient les pilotes militaires ou civils.

Dans ce dernier cas, aussi bien pour les pilotes d'Air France que pour les pilotes des compagnies commerciales privées, les unes et les autres devront rembourser 20 p. 100 du prix de formation des pilotes. Il restera encore aux compagnies d'aviation marchande le soin de qualifier leurs pilotes, les frais inhérents à cette qualification devant naturellement rentrer dans les frais généraux des diverses compagnies.

Votre commission a ensuite regretté que le statut de l'aviation marchande n'en soit encore qu'aux prémices de son étude sur le plan législatif. Il y a un progrès sur l'année dernière,

Nous devons remercier M. le ministre des travaux publics d'avoir déposé sur le bureau de l'Assemblée nationale un texte attendu et promis pour mars 1952.

Il est en effet absolument nécessaire que cesse — parce qu'elle est nocive aussi bien pour la compagnie nationale que pour les compagnies privées — la concurrence abusive qui se crée en certains secteurs par les luttes de trafic entre Air France et les sociétés privées.

Nous vous rappelons qu'il n'a jamais été dans l'esprit du législateur en 1948 de créer un monopole de fait pour Air France dont l'activité principale était et est d'assurer les grandes liaisons interocéaniques d'une part, les liaisons entre la France et les principales capitales de l'Europe d'autre part, enfin les liaisons entre la France et les principales villes de l'Union française. Ce sont là les trois éléments essentiels de l'activité d'Air France.

Il doit y avoir à la base des activités d'Air France — et ceci a déjà été dit dès 1948 — une notion de service public qui, seule, justifie les facilités assurées à notre compagnie nationale, soit dans le domaine des investissements, soit dans celui de sa gestion.

Mon rapport rappelle ensuite ce que sont les investissements d'Air France qui jusque fin 1952, s'élevaient à un total de 35.011 millions dont:

9.500 millions et non pas 99 milliards 500 millions comme l'imprimerie s'est généreusement chargée de l'inscrire, provenant de l'ancienne « Société Air France »;

9 milliards d'auto-financement;

restent 17 milliards 500 millions environ et qui sont dus:

a) Soit à des avances du Trésor consolidées dans le capital de la nouvelle compagnie (8 milliards 57 millions);

b) Soit à des prêts faits par l'Etat sur les fonds de modernisation et d'équipement (9.947 millions, au cours des années 1950-1951-1952);

c) Soit à des emprunts garantis (1 milliard);

d) Soit à des crédits bancaires.

Tout ceci représente des avantages auxquels n'ont pu atteindre des compagnies privées avec l'instabilité faite à leur existence qui demeure toujours jusqu'à présent « précaire et révocable ».

Or, « précaire et révocable » n'est point une agréable réputation auprès des bons offices des banquiers.

A la somme de ces investissements arrêtés en 1952, s'ajoute celle qui répond au programme de 1953-1954, dont le montant est évalué de 21 à 23 milliards, comprenant pour le seul matériel volant une somme de 15 à 17 milliards (rechanges comprises) et sur laquelle Air France a déjà versé à titre d'avance 7.085 millions.

Nous saluons l'accroissement de la flotte d'Air France pour 1953 et 1954, qui va être marqué par l'apport de 37 appareils et dont certains très modernes et de haute compétition.

Je vous rappelle que, en 1953, doivent être livrés à Air France: 10 Super-Constellation, 3 Comet, 6 Viscount, 12 Bréguet 763.

En 1954, Air France doit encore toucher 6 Viscount.

A ce matériel étranger s'ajoutent 12 Bréguet « deux ponts » 763, qui, du fait de leur lenteur de fabrication, il faut le dire, seront marqués, lors de leur mise en service, d'un coefficient important de décalage technique. C'est l'ennui habituel que nous retrouvons avec certaines livraisons de la construction française.

Devant l'augmentation de la flotte d'Air France, certaines craintes de politique de suréquipement ont pu se faire jour, d'autant plus que notre compagnie nationale n'apparaissait pas pressée ou désireuse de se défaire d'un certain matériel, frappé maintenant d'une certaine longévité : je veux parler des *D. C.* 3 ou des *Languedoc*.

Je crois d'ailleurs qu'Air France se libérera plus volontiers de ses *Languedoc* que de ses *D. C.* 3. Il y a deux raisons à invoquer pour demander qu'Air France soit libérée de ce vieux matériel: c'est que, d'une part, elle peut encore le revendre en s'assurant un certain bénéfice financier, et ces appareils pourraient être vendus à un prix très supérieur à celui de leur acquisition.

D'autre part, il serait logique qu'Air France bénéficie de cet avantage momentané pour élaguer la partie la plus vétuste de son parc, plutôt que de l'installer sur des lignes secondaires avec le principal souci de faire concurrence aux compagnies privées en des secteurs qui relèveraient plus particulièrement de leur domaine.

Certains de vos commissaires ont relevé l'utilisation impropre du matériel d'Air France sur certaines liaisons et qui met par exemple en service supplémentaire sur Paris-Casablanca deux *Constellation* par semaine, tandis qu'elle réserve à des lignes européennes un matériel de moindre compétition, et à plusieurs reprises on a cité nommément la liaison Paris-Londres.

Ils ont rappelé que le prestige dont doit bénéficier notre compagnie nationale l'obligeait à un constant effort sur les lignes marquées d'un caractère de service public et qui sont doublées de cet intérêt d'être le plus souvent rentable, sauf les lignes européennes qui, vous le savez, sont déficitaires mais qui, peut-être, grâce à l'arrangement de la classe touriste, le seront moins, ou ne le seront plus du tout.

S'il peut être juste de féliciter la compagnie nationale Air France de tendre à écarter les reproches qui lui avaient été faits l'an dernier sur la valeur de sa productivité et si nous avons constaté avec satisfaction l'augmentation constante des temps d'utilisation et de rotation journaliers de ses appareils (actuellement dix heures pour un *Constellation*), nous croyons que cette extrême tension sur les horaires de rotation risque de créer dans le trafic des irrégularités et des retards dont la répétition ne serait pas sans nuire à la qualité, d'habitude justement appréciée des services de notre compagnie nationale.

Dans l'état actuel de ses activités croissantes, il n'apparait pas qu'Air France, qui doit faire face à un réseau de 210.000 kilomètres, réseau pour une bonne part très étiré et dont les normes de trafic vont croissant, puisse être considérée comme suréquipée.

En tenant compte de l'évolution du trafic, en augmentation de 70 p. 100 en quatre ans, le potentiel d'Air France ne dépassera pas en 1956 la capacité correspondant à un coefficient d'utilisation des appareils de 65 p. 100. Nous rappelons que c'est là un coefficient optimum, un pourcentage au delà duquel, en certaines périodes de l'année, il devient impossible de faire face à toutes les demandes.

Une personnalité de l'aviation civile n'appartenant pas à Air France nous disait récemment que les courbes de trafic à prévoir établies par cette compagnie apparaissent comme nettement au-dessous des réalités.

Le montant et le caractère de la subvention attribuée à Air France donne chaque année lieu à des discussions.

Elle s'élève cette année à 1 milliard 705 millions représentant un pourcentage de 4,4 p. 100 par rapport à un chiffre d'affaires dont l'estimation en 1953 est de 39 milliards.

C'est donc, cette année, le taux le plus bas des pourcentages jusqu'alors atteints.

Je vous rappelle, pour mémoire, qu'il était:

En 1949, de 9.7 p. 100;

En 1950, de 7,2 p. 100;

En 1951, de 7,9 p. 100;

En 1952, de 6 p. 100.

Il y a donc un effort certain d'Air France pour diminuer le pourcentage de la subvention.

La situation financière et estimative des recettes et des dépenses d'Air France au 31 décembre 1952 laisse apparaitre que recettes et dépenses tendent vers l'équilibre, puisque nous trouvons en dépenses 36.542 millions et en recettes 34.416 millions.

Je ne veux pas revenir sur la question du règlement des Bréguet ou des Armagnac destinés aux compagnies privées. Vous la retrouverez dans le rapport, mais votre commission, tout en notant la gravité de pareilles décisions, a reconnu qu'Air France tendait à certaines économies par la concentration de certains moyens industriels et la diminution du nombre des centres d'entretien et de revision, afin d'obtenir une réduction sensible de ses frais d'exploitation.

Nous savons bien que le centre de Toulouse risque d'être supprimé ou sera supprimé. Votre commission est d'accord et votre rapporteur, à titre personnel, demande que ses modifications soient marquées par un caractère d'une grande sensibilité humaine quant au reclassement des ouvriers, quant à la possibilité de les loger dans d'autres centres et également de laisser leur technicité et leur expérience au service d'Air France.

Quant à Marignane, il est possible que nous vous demandions de ne pas prendre de mesures immédiates visant à sa suppression. Le temps dont nous souffrons, à l'heure actuelle, et qui amène de très graves perturbations sur le trafic aérien d'Orly, nous conduit à considérer que nous avons là, sur la porte de

la Méditerranée, un magnifique aérodrome qui n'a point à souffrir des intempéries hivernales et qui reste ouvert à tout l'immense afflux de trafic aérien de l'Orient, de l'Extrême-Orient, aussi bien que de l'Afrique, de Madagascar, de la Réunion, et il est possible que ce centre de Marignane mérite d'être conservé.

Nous avions fait, dans notre rapport, à propos de la publicité d'Air France, certaines observations, et nous disions que cette publicité ne conservait pas toujours un caractère commercial et tendait parfois à être une publicité politique ostentatoire visant à affirmer le prestige de notre compagnie nationale.

A la suite de l'impression de ce rapport, j'ai reçu certaines précisions qui me permettent de vous dire que le budget de publicité d'Air France est en diminution cette année sur les années précédentes. C'est ainsi que j'ai relevé, en 1952, qu'Air France avait un budget de publicité de 850 millions de francs, tandis qu'en 1953 les dépenses prévues sont seulement de 800 millions. Par rapport au chiffre total d'affaires d'Air France, ces sommes ne représentent que 3,3 p. 100 des recettes, évaluées, comme je vous l'ai dit précédemment, à 26 milliards de francs. En 1953, étant donné que cette somme passe de 850 millions à 800 millions de francs, le pourcentage est encore diminué et n'atteint plus que 2,3 p. 100 des recettes présumées, qui seraient, pour 1953, de 34 milliards de francs.

Il m'est fait observer également que, le plus souvent, dans les grandes compagnies concurrentes, le pourcentage des frais de publicité s'élève à 4 p. 100 et même 5 p. 100 de la valeur des recettes. Je tenais à vous donner lecture, au moins partielle, de ce document.

L'autonomie financière d'Air France reste d'autant plus souhaitable qu'après une période d'efforts et d'expériences coûteuses, d'initiatives aussi hardies que difficiles, aussi bien sur le plan matériel que financier, les compagnies privées de transports aériens atteignent elles-mêmes maintenant à un climat bénéficiaire.

Actuellement, je vous rappelle que les seules compagnies qui « ont tenu le coup », si j'ose m'exprimer ainsi, sont au nombre de neuf, dont sept sont strictement privées et dont deux sont des filiales d'Air France. Elles ont pris un développement suffisant pour assurer 30 p. 100 des transports aériens français et ceci sans avoir jamais reçu, il faut le répéter, une aide quelconque de l'Etat.

Voici quelques chiffres: en 1950, 64.000 tonnes-kilométriques ont été transportées par les compagnies privées, représentant 29 p. 100 du trafic total; en 1951, 75.000 tonnes-kilométriques, soit 33 p. 100 du trafic total et l'initiative et l'activité de ces compagnies se sont décidément affirmées comme un élément déterminant des progrès de notre aviation marchande. Elles disposent actuellement de vingt-quatre appareils bimoteurs et de vingt-quatre quadrimoteurs; elles ont réalisé un chiffre d'affaires global d'environ 5 milliards de francs en 1950, de 7 milliards en 1951, et c'est là le résultat d'un effort personnel établi, je le répète, dans l'incertitude, avec un courage qui mérite d'être souligné.

Ce double développement d'Air France et des compagnies privées, qui s'affrontent maintenant en de nombreux secteurs, amène votre commission à réclamer une fois de plus la rapide discussion du statut de l'aviation marchande. Les compagnies privées qui, dans les territoires de l'Union française, ont pris si souvent l'initiative de défricher les possibilités aéronautiques avant d'atteindre à une possible rentabilité, s'inquiètent de la concurrence qu'Air France, une fois cette rentabilité établie, entreprend de leur faire.

En attendant le statut de l'aviation marchande, et pour atténuer les néfastes résultats d'une concurrence sans frein, le secrétariat général à l'aviation civile et commerciale avait préconisé, voici déjà plusieurs années, une sorte de blocage des lignes, mais, nonobstant cette précaution, Air France en aurait ouvert depuis lors une dizaine. Dans ce secteur concurrentiel, il faudrait au moins obtenir que les horaires et les cadences de départ des avions ne se superposent pas parfois à quelques heures d'intervalle, laissant ensuite les passagers ou le fret en souffrance pendant plusieurs jours, la charge essentielle de l'aviation marchande, quel que soit son caractère, devant avant tout viser à la satisfaction des usagers.

Je vous rappelle que les lignes privées, en matière de matériel, ont fait preuve d'innovations et de courage. C'est ainsi que l'U. A. T. a pris l'initiative de mettre en ligne trois Comet, dont l'un est entré maintenant, je crois, en service ou fait ses essais sur la ligne de Dakar, et que la T. A. I. a pris en charge la mise en service des Armagnac dont Air France a fini par se libérer.

Vous vous rappelez que, lors de la discussion de ce budget devant l'Assemblée nationale, notre collègue M. Moynet avait attiré l'attention sur la nécessité de revigorer certaines constructions aéronautiques civiles françaises. Il est certain que nous ne pouvons pas et que la France ne peut pas, quel que soit le prix qui lui en coûtera, sous condition que les décisions et les exécutions soient prises dans l'ordre et dans un climat meilleur que celui que nous avons connu à une certaine période après la libération, il ne paraît pas possible, dis-je, que la France se désintéresse de la construction aéronautique autochtone. Nous avons des ingénieurs et des techniciens qui ont assez prouvé leur valeur et parfois même leur génie aéronautique, ils peuvent nous permettre de rattraper le retard dû en grande partie au black-out né des circonstances de la guerre et de l'occupation. La nation, je le répète, doit continuer à aider les efforts de la construction aéronautique française. Mais sur le plan de l'utilisation les compagnies doivent continuer à pouvoir décider du choix des appareils qu'elles livrent à la clientèle, car en dernier ressort c'est la clientèle qui confirme le bien-fondé du choix. C'est cet afflux de clientèle qui fait la rentabilité des services effectués par ces diverses compagnies.

Il est bien entendu qu'à l'heure actuelle nous ne pouvons pas nous lancer, sauf exception, dans la fabrication d'avions gros porteurs, mais votre commission fait siennes les conclusions ou les propositions de notre collègue M. Moynet, qui avait rappelé que pour l'Union française un avion moyen porteur, solide et résistant, qu'il appelait le « G. M. C. » de l'air, méritait de voir le jour.

En France, à la suite du concours lancé par le S. G. A. C. C., deux appareils ont été retenus: le Hurel-Dubois 45, muni de deux réacteurs et donnant la performance intéressante de 730 kilomètres-heure avec une charge de 80 passagers ou 4 tonnes de fret, le X 210 de la S. N. C. A. S. E. (Société nationale de constructions aéronautiques du Sud-Est), avec des performances à peu près identiques.

Or, notre commission, monsieur le ministre, attire ici votre attention et tiendrait à avoir une précision ou une information de votre part sur le fait suivant.

Actuellement, la construction de ces appareils poursuit son cours, mais la trésorerie des firmes privée ou nationale s'épuise et le montage de ces appareils sera ralenti ou arrêté si aucun crédit n'est accordé en 1954.

Nous souhaitons que l'opposition totale de la direction du budget à l'ouverture de ces crédits ne se prolonge pas, sinon la sortie des appareils sera retardée. Nous nous trouverons une fois encore devant un matériel déjà périmé sur le plan concurrentiel lors de sa mise en service.

Votre commission demande à M. le ministre un apaisement formel sur ce point.

Nous en arrivons, comme chaque année, à l'aviation légère et sportive. Nous savons tous sa valeur. Nous savons qu'elle est, à la fois, un instrument de propagande et un moyen de sélection dans le choix que nous pouvons faire parmi les jeunes, attirés par les activités aéronautiques, et, conscient des avantages que l'aviation légère et sportive donne à la carrière de l'aviation, M. le ministre des travaux publics reprend toujours chaque année les mêmes promesses, qui ont d'autant plus de chance d'êtres énoncées l'année suivante qu'elles n'auront pas été tenues dans l'année en cours.

Je vous rappelle qu'au temps où M. Jean-Moreau, dont tout le monde connaît les sympathies pour l'aviation, était rapporteur de ce même budget à l'Assemblée nationale, il avait intercédé pour le détaxage de l'essence, mais il ne l'admet plus à l'heure actuelle comme ministre du budget. De même M. Pinay, alors qu'il était ministre des travaux publics, avait fait certaines promesses, qu'il n'a point renouvelées cette année, quand il était président du conseil.

C'est un navrant entêtement, qui dépend certainement moins des personnes responsables que des services financiers, qui craignent sans doute non seulement une diminution de recettes, mais davantage encore, peut-être, des possibilités de fraude, qui nécessiterait en permanence sur les terrains des agents représentants de l'administration des douanes.

Cependant, la compréhension administrative ne semble pas, sur ce point, s'améliorer, puisque l'aide continuellement refusée à l'aviation civile sportive a été accordée, il y a bien longtemps, aux activités maritimes, y compris les activités de plaisance. Aussi ne comprenons-nous pas l'obstruction systématique à laquelle nous nous heurtons en matière d'aviation.

Nous tenons à vous remercier, monsieur le ministre, d'avoir bien voulu doter l'ensemble des aéro-clubs, sous réserve d'un classement de leurs activités, d'une subvention de 100 millions, qui leur sera répartie et qui seule leur permettra de vivre.

Le classement des aéroclubs, qui va permettre de distribuer aux uns cette manne, et imposera aux autres l'obligation de fermer, hélas définitivement, inquiète un certain nombre de nos collègues.

Nous nous sommes demandé comment réduire les frais principaux de ces aéroclubs, toujours constitués en fait par les émoluments d'un chef pilote, car il n'y a pas d'aéroclub véritablement vivant et agissant s'il n'y a pas un chef pilote susceptible de prendre les responsabilités de l'éducation des jeunes élèves de telle manière que, même en cas d'accident, il ne puisse pas y avoir d'incident avec les compagnies d'assurance. S'il est difficile, peut-être, de subventionner intégralement — nous savons ce que coûtent les émoluments d'un chef pilote et nous admettons parfaitement qu'il est impossible d'en attribuer trois ou quatre par département — compte tenu du fait que les activités des aéroclubs peuvent à la rigueur se succéder, on pourrait peut-être admettre que tel chef pilote dont le rôle principal serait d'exercer son activité dans l'aéroclub principal de tel ou tel département, serait amené au cours de la semaine à être un chef pilote itinérant se rendant sur d'autres terrains voisins où il prendrait en charge l'activité et l'éducation des jeunes élèves.

Enfin, il y a la question pressante du matériel que vous allez donner à ces aéroclubs. Le « Stamp » a fait une carrière longue et coûteuse car, si c'est un appareil sûr, c'est un appareil onéreux, l'heure de vol revenant, je crois, à 6.500 francs, ce qui est tout de même cher. Il faut absolument qu'un concours nous dote d'un appareil d'exploitation moins coûteuse, pour remplacer ces Stamp, trop anciens.

Enfin nous pouvons rappeler aussi qu'avant la guerre une aide effective avait été donnée à l'aviation civile par les primes à l'achat des appareils. Si une certaine pudibonderie sociale s'effarouche de voir l'Etat contribuer par une prime à l'achat d'un appareil par un particulier, on pourrait limiter ces primes à deux catégories: l'achat des appareils par les aéro-clubs pourrait être primé, et, d'autre part, les officiers de réserve d'aviation, qui seraient désireux de s'entretenir en dehors des centres de pilotage militaire par l'achat d'un appareil civil, mériteraient d'être dotés d'une prime d'achat comme ceci existait en 1936. Vous savez qu'à ce moment-là certaines firmes avaient sorti, grâce à cette subvention, un nombre assez important d'appareils.

Je m'excuse d'avoir été si long et j'en arrive à des conclusions qui ont été acceptées unanimement par votre commission des transports et moyens de communication. Certains, devant la modicité du budget de l'aviation civile, on été jusqu'à dire que c'était là la démonstration évidente de l'absence de toute politique aérienne de notre pays.

Nous sommes tout de même, sans aller jusque là, obligés de reconnaître que cette activité est mal comprise et mal appréciée, car il s'agit d'une activité immense, novatrice chaque jour de progrès et qui a plus que décuplé toutes les possibilités de rapidité de transports, aussi bien de frêt que de passagers, qui a amenuisé les dimensions de notre globe, révolutionné les possibilités de relations entre les hommes, permis la mise en valeur de larges territoires jusqu'alors déshérités dans leurs moyens de communication, élevé le niveau de vie de populations isolées sur d'immenses espaces, hors des routes et des voies d'eau et qui laisse entrevoir, grâce aux progrès de la technique, à l'ingéniosité des spécialistes, aux qualités du personnel navigant, des possibilités accrues et des espoirs illimités.

Cependant, des divers budgets qui vous sont soumis, il apparaît que celui de l'aviation civile demeure l'un des plus modestes. C'est tout de même la réflexion de base qu'il est utile de faire.

Ceci m'amène à vous demander si, dans ce pays, certains droits acquis s'installeraient dans une permanence dont l'autorité née de la coutume dépasserait celle qui appartient aux lois et en vertu de laquelle le droit d'aînesse ne serait point encore pratiquement aboli. Nous allons de plus en plus entrer dans une ère de compétition ardente. Si nous déplorons d'être si mal en point dans celle de la construction, ne pouvons-nous espérer nous défendre sur le plan de notre infrastructure et de notre navigation aérienne ?

Sommes-nous d'avance résignés, malgré les immenses possibilités que nous offre la situation géographique de la France, porte océanne de l'air et de notre Union française, sommes-nous résignés, dis-je, à nous voir supplantés dans cette compétition internationale par des pays voisins qui, par les facilités, les sécurités, le développement qu'ils offriront aux transports aériens, détourneront du territoire de la France et de l'Union française un trafic dont l'intérêt national et les exigences économiques nous portent à demeurer les maîtres ?

Est-ce que la France, dont on a pu déplorer au long de son histoire que sa position géographique, à la fois tournée vers les océans et vers le continent, jointe à des hésitations politiques, ne lui ait pas permis de porter à sa puissance maritime tout l'esprit de continuité, toute l'attention qu'elle méritait, se verra, encore une fois, dans le domaine de l'aviation, damer le pion par d'autres puissances, dont certaines plus petites, mais qui font preuve, dans ce domaine, d'une imagination créatrice, d'une vitalité comparables à celles qui, dans le pasé, les firent bénéficier de la primauté maritime ?

Votre commission des moyens de communications n'a pas l'outrecuidance ni le rapporteur, monsieur le ministre, la prétention de vous avoir appris quelque chose. Nous savons parfaitement que vous êtes au courant de toutes ces difficultés. Mes très lointains souvenirs de jeunesse m'amènent à me rappeler le bruit qu'avait fait, à un certain moment, la démission d'un chef d'état-major général qui précéda le général Joffre. Il en était résulté que, très rapidement, on mit à la disposition de Joffre, nouveau chef d'état-major général, les crédits nécessaires aux demandes de la défense nationale et ceci nous permit, sans doute, d'éviter le pire en 1914.

Certaines œuvres de paix ont autant de noblesse, autant de valeur, autant d'importance que celle que je viens d'évoquer, et il faut que l'aviation civile soit défendue par une personnalité qui y consacre tout son temps, toute son ardeur et toute sa foi, de telle manière que, le jour où elle se trouvera dans l'impossibilité d'assurer, par manque de crédits, le programme qu'elle estime nécessaire à la France, à la grandeur de ce pays, elle puisse donner sa démission de façon à attirer l'audience du pays et à essayer de secouer, je ne dirai pas la torpeur, mais les habitudes des services financiers, contre lesquels nous nous sommes à plusieurs reprises élevés dans ce rapport.

Sous la réserve des très importantes observations que nous avons ainsi faites, nous vous demandons, mes chers collègues, de bien vouloir donner un avis favorable au présent budget. (*Applaudissements.*)

— 11 —

TRANSMISSION D'UN PROJET DE LOI ET DEMANDE DE DISCUSSION IMMEDIATE DE L'AVIS

M. le président. J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à approuver une convention conclue entre le ministre des finances et le gouverneur de la Banque de France.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 25, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des finances. (*Assentiment.*)

Conformément à l'article 38 du règlement, le Gouvernement demande la discussion immédiate de ce projet de loi.

Il va être aussitôt procédé à l'affichage de cette demande de discussion immédiate, sur laquelle le Conseil de la République ne pourra être appelé à statuer qu'après l'expiration d'un délai d'une heure.

— 12 —

DEPENSES DE FONCTIONNEMENT DES SERVICES DE L'AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE POUR 1953

Suite de la discussion et adoption d'un avis sur un projet de loi.

M. le président. Nous reprenons la discussion du projet de loi concernant l'aviation civile.

Dans la suite de la discussion générale, la parole est à M. Julien Brunhes.

M. Julien Brunhes. Monsieur le ministre, les quelques observations que j'ai à présenter dans cette discussion générale ne sont pas faites, vous le pensez bien, dans un esprit de critique inutile, mais dans le dessein de trouver une solution rapide aux problèmes que j'entends soulever.

La première est une question que vous connaissez bien et dont vous me disiez qu'elle dépasse votre compétence et qu'elle est de celle d'un de vos collègues, probablement. C'est la question de l'autorisation de vol des appareils achetés par la Société de transports aériens en Extrême-Orient. Cette affaire de la S. T. A. E. O. est curieuse et le moins que nous puissions dire, c'est qu'une société privée a été autorisée à acheter du matériel français, le S. O. 30 P, qu'elle en a amené deux en Indochine pour remplacer du matériel qui avait l'autorisation

légale de circuler, et qu'elle s'est vu interdire l'utilisation de ces appareils parce que, dans l'intervalle, avait été créée la société Air-Viet-Nam qui, à la suite d'une convention dont la valeur juridique est fort discutable, s'est donné effectivement, non seulement une priorité, mais un monopole.

Vous pourrez me dire, monsieur le ministre, que ceci est, en partie, de la compétence de votre collègue le ministre des Etats associés. Il n'en est pas moins vrai que vous avez un directeur de l'aviation civile en Indochine, qui est un homme certainement fort honorable, mais qui est en même temps administrateur de la société Air-Vietnam, ce qui ne lui donne peut-être pas le goût d'arbitrer lse conflits entre Air-Vietnam et ses concurrents.

En outre, l'autorisation de vol de la S. T. A. E. O. est régulière. Aucune restriction n'a été apportée dans ses itinéraires. La valeur juridique de la déclaration conjointe qu'on oppose constamment à cette société est pour le moins très discutable, je n'en peux dire plus.

D'après le dossier, fort complet, que je possède, les personnes responsables ont poussé cette société à utiliser ces appareils. Elle a même reçu des vœux de succès, quand elle les a amenés en Indochine, de la plus haute personnalité chargée, en France, de l'aviation civile.

Je ne veux pas chercher pour quels motifs la société Air Viet-Nam a éprouvé le besoin d'interdire la circulation des S. O. 30 P. Mais je fais appel à votre esprit constructif, monsieur le ministre, pour que vous résolviez très rapidement ce problème. En effet, cette société doit recevoir la semaine prochaine deux autres appareils S. O. 30 P; il faut savoir si elle doit les refuser ou si elle pourra les utiliser. Je suis persuadé que votre intervention rapide auprès de votre collègue des Etats associés peut résoudre ce problème.

En tout cas, il est intéressant pour nous, à plusieurs titres, de savoir si on donnera un monopole effectif à Air Viet-Nam, alors que des sociétés antérieurement autorisées avaient le droit d'exploiter les transports à la demande et les transports occasionnels, et alors que la S. T. A. E. O. n'a pas demandé à faire des services réguliers qu'Air Viet-Nam s'était attribués. Par conséquent, si le problème n'est peut-être pas de la compétence du ministre des travaux publics, il est tout de même de la compétence du Gouvernement de trouver un arbitrage. Notre collègue, M. Dubois, parlait tout à l'heure du matériel aéronautique français; or ce nouveau matériel arrivant là-bas pour remplacer les vieux *Junkers* et les D. C. 3, a fait grosse impression et à son passage aux Indes, il a été question d'éventuels achats de ces S. O. 30 P. par le gouvernement indien, mais qu'on attendait pour cela l'expérience faite au Viet-Nam; or, pour faire cette expérience, il faudrait que les appareils puissent voler, et la solution proposée par Air Viet-Nam de les affréter n'est pas honnête, s'agissant d'appareils possédés par une société privée ayant le droit d'exploiter.

Je ne développerai pas ce dossier que vous connaissez. Je crois qu'il faut résoudre la question très vite. Elle semble difficile à résoudre autrement qu'en faisant un rappel, à la société Air Viet-Nam, du fait qu'elle n'a pas un monopole de droit en Indochine. L'Indochine n'est pas suréquipée, et les autorités militaires seront les premières à vous dire que les SO. 30. P. leur ont rendu d'immenses services dans les périodes d'opérations; par conséquent, même si cela dépend de votre collègue chargé des Etats associés, je vous demande de résoudre le problème avec lui.

Une deuxième question nous touche beaucoup, c'est celle qui a été évoquée tout à l'heure, relative aux aérodromes d'Orly et du Bourget. Vous savez que cette question prête à discussion, monsieur le ministre. Vous ne l'ignorez pas, puisque vous avez répondu l'autre jour à une question écrite posée par M. Louis Valon. Dans cette réponse, les arguments présentés sont faibles. Quand on prétend que les travaux qui doivent être exécutés à Orly sont les mêmes que ceux qui seraient à exécuter au Bourget, je suis obligé de déclarer que ce n'est pas exact. Dans la situation domaniale actuelle, si l'aéroport de Paris veut construire les pistes de 3.000 et de 3.500 mètres nécessaires pour les appareils modernes, elles seront de toute façon construites de l'autre côté de la route nationale: de l'autre côté de la R. N. 7 pour Orly, de l'aure côté de la R. N. 2 pour le Bourget. Il s'agit de savoir où la dépense sera la plus élevée et où la solution est la plus pratique. Toutes les personnes compétentes sont d'accord pour penser que les difficultés et les prix sont à peu près du même ordre, avec une différence essentielle — comme le montrent les photos aériennes — qu'au Bourget les pistes de 3.500 mètres se feront sans qu'il y ait à démolir de maisons et sur des terrains qui n'ont pas fait l'objet de surenchères, tandis qu'à Orly, pour la première tranche, il y a 865 logements à détruire: les dépenses seraient de 15 milliards supérieures au moins pour les travaux d'Orly que pour ceux du Bourget.

Les arguments météorologiques donnés sont faux. Si, au lieu de prendre tel mois ou telle année particulière, on prend un délai assez long de plusieurs années, on constate qu'il y a moins d'inconvénients atmosphériques et météorologiques à Orly qu'au Bourget. Orly a le défaut de se trouver au bord d'une boucle de la Seine; tout est construit aux abords d'Orly. Ce que je vous demande — et je ne veux pas faire une critique inutile — c'est de faire un projet complet pour le Bourget, au lieu de se contenter du projet d'Orly. Cela ne retardera rien, puisque vous savez bien que rien n'a été commencé à Orly pour l'extension et la construction des pistes de l'autre côté de la route. En ce qui concerne l'aérogare, il faudra en faire une nouvelle, de toute façon.

Je ne viens pas critiquer par principe votre administration, mais il s'agit de savoir si l'aéroport de Paris s'est contenté d'idées de fait et, en plus, a eu le désir psychologique d'utiliser Orly aussi largement que possible pour faire évacuer l'aérodrome après la libération, ce qui se justifie parfaitement.

Il n'est pas moins certain qu'on est parti de l'idée préconçue qu'Orly serait plus économique. Il semble aux élus de la Seine, comme à ceux qui se sont passionnés pour ce problème, que l'économie réalisée en développant le Bourget sera considérable par rapport à Orly.

Je demande en conclusion au ministère des travaux publics de faire faire une étude aussi poussée pour le Bourget que pour Orly. Je suis persuadé que cela me donnerait raison.

Enfin, monsieur le ministre, je ne vais pas insister beaucoup, puisque notre collègue M. Dubois a parfaitement défini nos principales préoccupations. La plus grave de toutes les préoccupations de ceux qui s'occupent de l'aviation est actuellement de trouver un équilibre entre la compagnie nationale Air France et les compagnies privées. Ce problème est en effet sérieux, puisqu'il a des répercussions que vous connaissez tous. En particulier, quand Air France nous dit certain jour qu'elle n'est pas assez équipée en *Constellation* et que, pour les services sur New-York et Mexico elle a de grosses difficultés, je le crois! Mais je lui demande pourquoi elle a deux *Constellation* sur Casablanca, alors qu'ils ont été mis en service dans ce secteur pour concurrencer les *Armagnac*, qui étaient confiés à la T. A. I. pour procéder à des essais.

Il y a un équilibre à chercher et qui peut-être réalisé sous plusieurs formes. On peut envisager de créer un pool par ligne qui permette, pour chaque ligne en particulier, d'arbitrer entre les compagnies privées et la compagnie nationale et de fixer les horaires et les prix.

Peut-être une autre solution est-elle que, en modifiant le statut d'Air France, les compagnies de navigation maritime participent elles-mêmes au capital d'Air France. Etant donné que les compagnies maritimes se passionnent pour l'aviation et ont toutes pris des intérêts dans les compagnies de transports aériens, peut-être le moyen d'arbitrage est-il qu'elles prennent aussi des intérêts dans le capital d'Air France. Ce sont des questions que nous vous posons, monsieur le ministre.

Si cette concurrence était rentable, nous serions tous d'accord. Nous croyons savoir que, pour de nombreux motifs, elle ne l'est pas. D'autre part, je ne crois pas que nous puissions prétendre que nous sommes — ou que nous allons être — suréquipés en matériel aéronautique. On se trompe très largement si l'on croit que l'aviation ne se développera pas d'une façon considérable. Si les assemblées vous en donnent les moyens et si, comme on le dira tout à l'heure, vous avez à la fois pour la navigation aérienne et sa sécurité, et pour le personnel qui assure cette sécurité, les crédits nécessaires, je crois que l'aviation se développera beaucoup en France et dans l'Union française. Mais pour cela il faut, je crois, mettre de l'ordre, spécialement entre les compagnies privées et Air France.

Ce que nous souhaitons tous ici, c'est que votre secrétariat général à l'aviation civile — qu'il s'appelle secrétariat général ou qu'il devienne secrétariat d'Etat ou même ministère — ait l'autorité nécessaire pour mettre de l'ordre dans les transports aériens, pour leur permettre le développement désirable et pour éviter certaines concurrences particulièrement nuisibles à notre économie. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Méric.

M. Méric. Monsieur le ministre, mes chers collègues, mon intention n'était pas de prendre la parole au cours du débat général sur le projet de loi qui fait l'objet de cette discussion. J'aurais préféré développer mon propos à l'occasion de la discussion des amendements. Néanmoins, j'ai estimé que le laps de temps imparti par notre règlement ne nous permettait pas de donner au Conseil toutes précisions utiles sur deux aspects de l'activité de la compagnie nationale Air France.

Au préalable, je voudrais que nul d'entre nous ne se méprit sur le sens de mon intervention. Nous croyons, nous qui avons été à l'origine des nationalisations, qu'il est indispensable de souligner, dans l'intérêt même de ces entreprises, ce qui nous apparait être critiquable dans leur comportement, ceci dans le but évident d'harmoniser leur structure et leur gestion, compte tenu des intérêts et des possibilités économiques de la collectivité nationale et, par là, de garantir d'une manière efficace leur avenir.

Nous nous étonnons en premier lieu de l'hostilité systématique émanant de la compagnie nationale Air France à l'égard du matériel français. Cette attitude vient, nous semble-t-il, aggraver le malaise dont souffre notre aviation en général et notre aviation marchande en particulier. Une politique plus prévoyante eut permis d'éviter les difficultés rencontrées aujourd'hui. Au lendemain de la libération, il eut été possible de choisir, compte tenu de la faible importance de nos crédits, qui ne sont pas toujours alités en priorité au matériel, il faut le reconnaître, entre une politique de prototypes et une politique de fabrications.

Or, les deux buts furent visés simultanément et il en est résulté un manque de crédits pour nos études d'une part, avec tous les aléas que cela comporte, et une faiblesse numérique de nos fabrications en série, d'autre part, qui a élevé très sensiblement le prix de revient de nos appareils. Malgré cette incohérence, nous pensons que, dans leur généralité, les réalisations de la technique française n'ont pas démérité.

Bien entendu, il n'en est peut-être pas de même dans le domaine des prix et des délais, soit de mise en œuvre, soit de réalisation, bien que ceci reste encore à démontrer dans certains domaines, car on ne connait toujours pas exactement le temps mis et les frais engagés par la concurrence étrangère en matière de prototypes.

Peut-être, mes chers collègues, pensez-vous à tort que le malaise de notre industrie aéronautique en général reste le fait de la nationalisation. Nous ne le pensons pas et nous sommes prêts à mettre l'accent sur les difficultés rencontrées dans le secteur nationalisé, sur les causes de ces difficultés, sur les mesures à prévoir, voire même à définir l'attitude des pouvoirs publics à l'égard de certains éléments qui, à l'intérieur de ces entreprises, fabrications ou transports, ont peut-être eu un comportement préjudiciable, tant au secteur nationalisé qu'à l'industrie aéronautique française en général. Nous affirmons nettement que le problème de notre aviation sera résolu le jour où l'on saura et l'on voudra vraiment imposer les moyens d'assurer son développement normal.

Ce n'est pas dans le cadre restreint du débat de ce jour que peut être évoqué l'ensemble des questions et des solutions que nous pourrions avancer. Nous croyons qu'il est urgent et nécessaire que le Parlement connaisse les intentions de ceux qui ont la charge d'inspirer, de diriger et de contrôler l'activité de notre industrie aéronautique.

Mes chers collègues, nous constatons depuis quelques années un fait navrant. La compagnie Air France a démontré nettement, à plusieurs reprises, sa volonté de ne pas utiliser de matériel français ou d'user de tous les moyens dont elle dispose pour en retarder la livraison.

Avant d'aborder ce problème au fond, je voudrais indiquer que nous n'ignorons rien des efforts méritoires de notre compagnie nationale de transports aériens. Nous ne voulons méconnaître ni les difficultés rencontrées, ni les buts louables qu'elle prétend atteindre. Cependant nous nous trouvons dans l'obligation de constater aujourd'hui, avec de nombreux techniciens, que certains appareils français sont susceptibles de rendre, sur les lignes de l'Union française, des services identiques à ceux des appareils étrangers.

Dès lors, pourquoi la compagnie Air France refuse-t-elle d'utiliser ce matériel ? Pourquoi impose-t-elle de nombreuses modifications, pour la plupart secondaires, qui mobilisent les appareils et prolongent indéfiniment les délais de livraison ? En agissant ainsi, elle s'oppose à l'établissement d'une coordination étroite entre les constructeurs et les utilisateurs, qui, fort des expériences en cours, réaliseraient avec beaucoup de facilité le développement normal et logique de cette industrie, car personne, aujourd'hui, ne peut mettre en doute la valeur de nos techniciens, de nos cadres, de nos compagnons, de nos pilotes d'essais, de nos équipages.

Or, en s'obstinant à ne vouloir utiliser que du matériel étranger, Air France réduit la charge de travail de nos entreprises et favorise inconsidérément les fabrications étrangères tout en diminuant, aux yeux des usagers, l'effort réalisé jusqu'à ce jour par nos constructeurs. Cette attitude nous apparait d'autant plus regrettable, que l'on sait que la direction générale de cette entreprise est assurée par un administrateur d'une société nationale de constructions aéronautiques.

En refusant d'utiliser le matériel français sur les lignes où il peut l'être, la France n'accèdera jamais à la première place de cette compétition internationale dont parlait, dans son rapport, notre excellent collègue M. Walker. La concurrence est un tout et ne peut porter seulement sur les prix, le confort ou l'amabilité, mais elle doit porter aussi et surtout sur les qualités, les possibilités du matériel utilisé.

En effet, lorsqu'Air France disposera des appareils commandés hors de notre pays, elle apparaîtra aux yeux du monde aéronautique comme filiale des constructeurs étrangers. Le *Comet* d'Air France, malgré ses aménagements intérieurs, mettra le même temps pour parcourir la même distance que le *Comet* d'une compagnie britannique.

Dans ce domaine de l'emploi du matériel, il est grand temps qu'Air France songe aussi à aider effectivement au développement de notre industrie aéronautique. C'est dans ce sens, monsieur le ministre, que nous sollicitons votre intervention efficace, avant que ne soit scellée l'union de tous les constructeurs contre ce qu'ils appellent déjà le despotisme d'Air France.

D'autre part, à diverses reprises, j'ai eu l'occasion de dénoncer la nocivité de la politique de concentration à Orly des moyens et des possibilités métropolitains de cette entreprise nationalisée. Pour atteindre ce but, les dirigeants d'Air France se livrent à une action désordonnée et contradictoire et surtout peu compatible avec les propres intérêts de la compagnie.

Je voudrais, tout d'abord, marquer devant vous, mes chers collègues, l'incohérence des décisions. En avril 1950, sous le prétexte d'économies, la vie des centres de Marignane, Alger et Toulouse est mise en cause. Pour celui d'Alger, la fermeture fut décidée et l'entretien des sept D. C. 4 dont il avait la charge devait être transféré à Orly. Immédiatement, de pressantes interventions eurent lieu pour assurer le maintien d'Alger. La décision fut reportée. Notre surprise fut grande et il nous fut agréable d'apprendre, une année plus tard — en juillet 1951 — que le directeur général d'Air France considérait « qu'en dehors de la région parisienne, le centre d'Alger devait être conservé en raison des facilités qu'il offre pour l'exploitation du réseau Métropole-Afrique du Nord ».

Au surplus, ajoutait-on, « il serait très dommageable pour notre situation générale et commerciale en Algérie d'y réduire sensiblement nos moyens locaux ».

En me remémorant aujourd'hui les difficultés rencontrées par les défenseurs du centre d'Alger, je vous fais juge de la légèreté avec laquelle sa fermeture avait été envisagée lorsqu'à douze mois d'intervalle on se trouve en présence de propos si contradictoires émanant de la même personne. (*Applaudissements à gauche.*)

Au centre de Marignane, en avril 1950, les effectifs furent réduits de cinquante unités. Je voudrais informer l'Assemblée que mon ami M. Carcassonne m'a prié d'intervenir sur le centre de Marignane. Ce qui permet d'insister davantage.

En juin 1950, nouveaux licenciements; le nombre d'agents est ramené de 600 à 480. Il est prévu une organisation rationnelle des travaux et l'amélioration sensible du rendement par une concentration des services grâce à un effort généreux de la chambre de commerce de Marseille, qui n'avait pas hésité, pour maintenir l'activité d'Air France dans la région marseillaise, à investir des sommes importantes dans la construction de nouveaux hangars sur le terrain de Marignane. Les municipalités de Marseille et de Marignane s'étaient aussi engagées à des efforts analogues relatifs au transport des voyageurs et du personnel de Marseille à Marignane.

En août 1951, le maintien de Marignane est décidé en tant que centre de revision des D. C. 4, mais l'effectif ne compte plus que 389 agents.

En dernier lieu, nouvelle décision contradictoire; les D. C. 4 seront rattachés au Bourget, ce qui permettra de renoncer à l'utilisation de Marignane.

Or, en 1951, le centre du Bourget faisait l'objet de louanges qui nous incitaient à croire que son potentiel ne serait pas diminué. Les installations du Bourget, disait-on dans les milieux dirigeant la compagnie Air France, « avait une valeur incontestable »; il existait dans cette région « une main-d'œuvre qualifiée »; ces éléments « permettaient de ne pas rechercher la concentration totale à Orly » et de maintenir une activité au Bourget, basée sur l'entretien.

Aujourd'hui, nouvelle perspective contradictoire. La charge de ce centre comprendrait uniquement des travaux de revision

et d'entretien du *D. C. 4*; les *Bréguet* 763 ne seraient plus rattachés au Bourget, mais à Alger. Cette décision mettrait donc un terme à l'activité industrielle du Bourget, puisqu'en septembre 1952, il ressortait des informations que nous avions obtenues, que deux *D. C. 4* seraient vendus en janvier 1953 et que les autres appareils de ce type devaient être transférés, dans un avenir prochain, aux sociétés filiales — Tunis-Air, Air-Atlas, Air-Liban — ou dans les réseaux locaux de l'Union française.

Ainsi, à plus ou moins brève échéance, le Bourget deviendrait inutile. Tout porte à croire que cette décision, que nous considérons comme malencontreuse, sera appliquée dans le courant de l'année 1953, si le matériel étranger commandé par Air France est livré dans les délais prévus. En effet, dix *Lockheed Super-Constellation* doivent être livrés avant le 31 juillet, six *Vickers Viscount* avant la même date et trois *De Havilland Comet* avant le 30 juin; enfin, à une date moins rapprochée, les douze *Bréguet Deux-Ponts*.

Cette modernisation, jugée indispensable, mais dans laquelle aurait dû entrer un nombre d'appareils français plus important, m'oblige à vous entretenir de l'avenir réservé au centre de Toulouse-Montaudran, que l'on raye également de la vie nationale, au sein d'Air France, avec une légèreté qui nous surprend quelque peu.

Lors des premières réalisations aéronautiques commerciales, Toulouse-Montaudran fut l'aire des départs. Des hommes comme Jean Mermoz et d'autres furent intimement liés à son développement au moment où l'aviation commerciale française connaissait l'essor, le prestige et la gloire. Air France, voulant avant tout réaliser son plan de concentration à Orly, et repoussant *a priori* toutes suggestions, tente aujourd'hui de rayer d'un trait de plume ce passé à la fois émouvant et prestigieux.

Certes, il est indéniable que les avions modernes exigent, du fait de leur conception, de leur poids et de leur vitesse, des pistes d'envol cimentées suffisamment longues, une infrastructure au sol qui tend à réduire au minimum les risques de décollage et d'atterrissage. Ces conditions, nous le savons, ne sont, hélas! pas remplies par le terrain de Montaudran, disposant d'une piste unique gazonnée avec des dégagements insuffisants et ne pouvant recevoir que le D. C. 3 ou le *Languedoc* 161.

La modernisation de la flotte d'Air France veut que les seuls types d'appareils susceptibles d'utiliser le terrain de Montaudran sont en voie de disparition et nous serions tentés d'épouser la thèse des dirigeants d'Air France si des raisons impérieuses ne prévalaient en faveur du maintien de l'activité industrielle du centre.

A l'exemple de la chambre de commerce de Marseille, des municipalités de Marignane et de Marseille, le conseil général de la Haute-Garonne unanime avait émis le vœu tendant à ce que les dépenses occasionnées par le transfert du centre de revision de Toulouse-Montaudran à Toulouse-Blagnac soient prises en charge par les différentes collectivités locales et départementales. En effet, si Air France est propriétaire des installations de Toulouse-Montaudran, elle a également en sa possession un immense hangar situé à proximité de la piste de Toulouse-Blagnac, qui peut recevoir n'importe quel gros porteur moderne actuellement en service. Comme il se doit, compte tenu du peu d'attention que l'on porte aux vœux des conseils généraux, bien que cette proposition fut renouvelée, aucune réponse officielle ne fut portée à notre connaissance.

De nouvelles propositions techniques furent avancées. Le centre de revision de Toulouse ne se résume pas uniquement en revisions d'appareils ou de moteurs. Il possède également des ateliers de fabrication. De la revision il eût été possible de passer à la fabrication, grâce à une rationnalisation du travail et à une réforme de l'organisation actuelle. En effet, durant les premiers huit mois de l'année 1950, les heures de main-d'œuvre à la fabrication de pièces se sont élevées à 155.108, soit plus du quart de l'activité totale du centre, qui représentait 567.186 heures productives.

Cette conversion aurait eu des incidences heureuses dans les mois à venir. Il apparaît, à la lumière des renseignements précis que nous avons obtenus, que le centre d'Orly aura, dans un avenir rapproché, un plan de charges nettement supérieur au potentiel d'heures dont il dispose. La flotte d'Air France, au cours de l'année 1953, va s'augmenter de trente et un appareils nouveaux. Il semblerait donc utile pour la compagnie elle-même de réserver l'activité de son centre spécialement aux seuls besoins de l'entretien et de la revision de la flotte, en dégageant celle-ci des travaux de fabrication qui seraient utilement confiés au centre de Toulouse-Montaudran.

Ces sages conseils ne furent pas entendus. Bien au contraire, il avait été décidé, mes chers collègues, de donner l'autonomie financière à ce centre, lequel devait réaliser son équilibre financier en assurant des travaux pour des tiers et, le cas échéant, pour Air France.

Cette expérience était vouée à l'échec. En effet, le magasin général n'était pas organisé sur le plan commercial. Il n'existait aucun service susceptible de traiter efficacement les marchés avec des tiers ni de déterminer dans l'immédiat, d'une façon absolue, les conditions de prix de certains travaux en raison de la multiplicité et de l'origine des matériels nécessaires pour les effectuer. D'autre part, au moment où l'on proposait cette expérience, la direction générale lançait une diatribe violente contre le personnel du centre qui, paraît-il « travaillait, pour diverses raisons, à des prix de revient trop élevés pour assurer une concurrence commerciale ». On ne pouvait mieux agir pour vouer à l'échec l'expérience proposée.

Or, la qualification professionnelle du personnel du centre de revision de Toulouse-Montaudran a été prouvée et démontrée à maintes reprises. En effet, la majeure partie des effectifs travaille dans l'aéronautique depuis de nombreuses années et jouit d'une expérience certaine. La qualité et le fini du travail accompli en sont des preuves irréfutables. D'ailleurs, quelques semaines avant la déclaration dont je viens de vous donner connaissance, la haute qualification professionnelle du personnel du centre de revision de Toulouse avait été reconnue par le directeur général de la compagnie Air France devant son conseil d'administration.

Pour vous en donner une preuve plus tangible encore, je tiens à vous affirmer que, pour le premier semestre 1952, le coût moyen horaire de Toulouse est de l'ordre de 700 francs, celui de Marignane de 800 francs, alors que celui d'Orly plafonnerait à 1.200 francs.

En novembre 1952 le coût horaire s'élevait pour Toulouse à 693 francs. Dans cette somme il est tenu compte du payement des amortissements, pour un crédit annuel de 35 millions sur lequel sont prélevés 24 millions affectés à l'amortissement du matériel d'Orly. Or, mesdames, messieurs, il a été décidé, paraît-il, de vendre le centre de Toulouse. Ne trouvez-vous pas curieux que la compagnie Air France, sous prétexte d'économies, cède à l'industrie privée l'organisme le moins onéreux qu'elle possède ?

C'est alors, monsieur le ministre, que je me suis permis au mois d'août dernier de vous poser une question écrite pour connaître quel était l'avenir réservé à ce personnel.

Votre réponse, qui m'est parvenue seulement le 10 décembre dernier, est identique en tous points à une correspondance qu'avait cru devoir m'adresser M. le président du conseil d'administration d'Air France.

Vous avez bien voulu m'indiquer que l'acheteur éventuel serait disposé à reprendre la totalité du personnel dans les conditions suivantes: la totalité du personnel titulaire et les personnels temporaires embauchés avant le 1er janvier 1945, soit 420 personnes, seraient mis en position de détachement et conserveraient, de ce fait, les avantages du régime de retraite d'Air France, dont les cotisations pour la part patronale seraient prises en charge par la S. C. I. M. A. V. I. A. Les 130 temporaires embauchés postérieurement au 1er janvier 1945 seraient licenciés et aussitôt réembauchés par la S. C. I. M. A. V. I. A.

Monsieur le ministre, permettez-moi d'évoquer une supposition qui, hélas! ne manquera pas de devenir une réalité demain, si la vente a lieu. Nous n'ignorons rien des difficultés auxquelles va se heurter l'acquéreur, puisque, aussi bien, Air France étant une fois de plus en contradiction avec elle-même, assurerait une charge de travail sur du matériel aéronautique en voie de disparition dans sa flotte. Qu'arrivera-t-il après, puisque les gros porteurs ne peuvent atterrir sur ce terrain ? Transformer la production de cet organisme en fabrication de pièces de rechange ? Pourquoi alors Air France est-elle aujourd'hui opposée à cette transformation. Ou bien licencier le personnel et se limiter à une production moins développée ?

Vous savez bien, monsieur le ministre, qu'aux termes de l'alinéa 7 de l'article 23 du livre 1er du code du travail, la vente d'une entreprise n'influe pas sur les contrats de travail en cours. Quant aux licenciés considérés comme titulaires et détachés dans cette entreprise privée, où iront-ils travailler pour ne pas perdre les avantages acquis en vertu de leur ancienneté à Orly ? La crise du logement les conduira à l'hôtel, où le plus clair de leurs ressources assurera leur hébergement. Se séparer de leur famille et avoir deux foyers ? Ils seront contraints, pour ne pas connaître, soit la séparation, soit une vie plus difficile, d'abandonner leurs droits acquis grâce à leur travail et de rechercher une nouvelle tâche.

M. Bernard Chochoy. Très bien!

M. Méric. Quant aux 130 temporaires, s'ils venaient à être licenciés, ils tomberaient purement et simplement sous le coup des dispositions de l'article 23 du livre Ier du code du travail. Or, le reclassement des titulaires et des temporaires dans une autre entreprise nationalisée ou dans le secteur public peut être envisagé en vertu de l'article 1er de la loi du 15 février 1946, mais, hélas! dans les ateliers de la Société nationale de constructions aéronautiques du Sud-Est, les licenciements ont commencé par manque de travail. Cette hypothèse que j'émets sur l'avenir de ces ouvriers et employés n'a rien d'excessif, puisque, aussi bien, les difficultés financières de l'acheteur que vous m'avez indiquées dans votre réponse n'ont pas échappé à votre attention et tout nous porte à croire, si la vente a lieu, que sa couverture financière l'entraînera à plus ou moins brève échéance à une diminution sensible du potentiel industriel de cette nouvelle entreprise.

Il y a de la part d'Air France, dans son indication et dans votre réponse, quelque chose de choquant. Vous laissez croire à la sécurité de l'emploi, alors qu'elle reste, en fait, hypothétique. Ainsi donc, les éléments que je viens d'énoncer démontrent une incohérence certaine et indéniable.

Enfin, monsieur le ministre, nous voudrions vous indiquer les autres mobiles qui nous opposent à cette politique de concentration à Orly. D'abord, pour un motif politique sur lequel il est inutile d'épiloguer; ensuite, pour marquer le fait que, si cette centralisation a peut-être des avantages, elle n'en a pas moins des inconvénients graves. Nous courrons le risque de l'immobilisation d'un matériel moderne et important en cas de conflit avec certaines puissances; le risque d'un anéantissement important par imprudence et, en cas d'hostilité, la destruction systématique d'un potentiel industriel immense assurant la revision d'une partie de notre aviation, élément important des forces aéronautiques.

A cet effet, je voudrais indiquer au Conseil que les Etats-Unis préconisent l'installation des usines loin des agglomérations importantes et ont décidé le maintien des centres distants de 600 à 800 kilomètres. *L'Usine nouvelle*, dans son numéro du 11 octobre 1951, nous donne à ce sujet une information suggestive.

Enfin, nous sommes prêts à soutenir un débat technique, le cas échéant, pour démontrer qu'une répartition rationnelle des charges de travail de cette entreprise peut assurer la vie de tous les centres de province.

Telles sont, mesdames, messieurs, les raisons sociales, techniques, les raisons primordiales pour notre défense nationale qui nous pousseront à solliciter, lors de la discussion du chapitre 15-21, un vote favorable à l'amendement que mon ami Carcassonne et moi-même avons déposé, amendement qui concrétise notre volonté, non seulement de soutenir l'action de la compagnie nationale Air France, mais également de mettre fin à ce que nous croyons être honnêtement des erreurs. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Nous voudrions formuler, à l'occasion de ce budget, quelques observations sur la société nationale Air France et sur la politique de concentration que plusieurs orateurs viennent de dénoncer à cette tribune.

Je veux rappeler que, lorsque les pouvoirs publics décidèrent la création d'Air France par la fusion des différentes compagnies aériennes françaises existantes, Air France hérita des installations propres à chacune de ces compagnies, biens de l'aéropostale de Toulouse-Montaudran, installations d'Air Orient sur le terrain de Marignane, installations d'Air Union Farman au Bourget.

Jusqu'à la dernière guerre mondiale, les installations répondaient aux besoins d'Air France et furent développées en fonction de ses besoins. La guerre eut pour conséquence de détruire à peu près totalement les installations existant à Toulouse, à Marignane et au Bourget. La reconstruction, après la libération, est due exclusivement à la ténacité du personnel. Complétant ces remises en état, les installations ont été depuis modernisées, agrandies, adaptées aux besoins nouveaux de l'aviation commerciale. Or, cette politique de redressement national fait maintenant place à une politique de liquidation, qui se traduit par la vente des ateliers de Toulouse-Montaudran, dont la remise en état et la modernisation ont coûté très cher.

Si nos renseignements sont exacts, ces ateliers doivent être vendus à la société S.C.I.M.A.V.I.A., et Air France s'est engagée à fournir, pendant trois années, un certain volant de travail à cette société. Or, nous considérons que nulle raison sérieuse ne milite en faveur de cette vente. Ces ateliers ont occupé jusqu'à 900 personnes en 1949, réparties à la revision des avions, des moteurs ou à des travaux de chaudronnerie, de mécanique générale et d'ajustage. Depuis le début de l'année 1950, ses effectifs ont progressivement diminué pour atteindre actuellement le chiffre de 580 personnes. Les raisons invoquées par la direction d'Air France sont l'exiguïté du terrain de Montaudran et la recherche d'économies qui l'amènent à concentrer la revision de ses machines et de ses moteurs dans un même endroit de la région parisienne.

Sur le premier point, nous indiquons que le transfert des ateliers d'Air France de Montaudran pouvait s'effectuer sur le terrain de Blagnac sans lourdes charges pour la compagnie nationale, du fait que les autorités locales, chambre de commerce et commune de Blagnac, acceptaient de prendre la plus grande partie de ce transfert à leur compte.

Nous nous permettons, à ce sujet, de souligner les changements de position d'Air France. En effet, des travaux importants ont été effectués à Toulouse pour remettre debout les ateliers détruits par les bombardements d'avril 1944 et, voici deux ans seulement, d'autres constructions neuves ont été édifiées, bancs d'essai et magasins.

Ce que l'on sait encore des conditions de vente de ce centre fait apparaître le désintéressement de la direction d'Air France pour ses biens. Si nous sommes bien informés, le prix autour duquel on discute correspondrait tout juste au prix du terrain.

D'autres conditions de vente, comme celle qui consiste pour Air France, à fournir des commandes au nouvel acheteur pendant une durée de trois ans, sont au moins aussi bizarres. On peut penser qu'Air France serait contrainte de retirer du travail de ses ateliers parisiens pour approvisionner Toulouse.

Nous attirons l'attention de nos collègues sur l'argument essentiel qui dicte, paraît-il, la position d'Air France, à savoir l'avis de la commission de vérification des comptes des entreprises publiques qui prétend que les établissements de Toulouse et de Marignane, dont l'utilité n'est pas absolument prouvée, devraient être fermés.

Or, chacun sait à Air France que les membres de la commission de vérification ont pris cet avis auprès du seul directeur général. Il n'est pas inutile que nos collègues sachent également que l'acheteur agissant au nom de la société S. C. I. M. A. V. I. A., n'est autre que M. Verdier, ex-directeur de Gnome et Rhône, écarté de son poste à la libération parce qu'il avait vendu à l'occupant nazi pour une valeur de plus de 5 milliards de francs de moteurs français.

Pour justifier l'abandon du centre de Marignane, Air France invoque les mêmes raisons que la commission de vérification. Ces raisons sont pour le moins aussi discutables que pour Toulouse, sinon plus. Si la société Air France n'est pas propriétaire du terrain et des surfaces couvertes, elle y a aménagé des ateliers, d'abord dans les hangars de la chambre de commerce remis en état à la libération par les agents d'Air France et, depuis janvier 1951, dans les deux hangars Fourès construits à son intention.

Ces hangars et leur annexe représentent une superficie de 5.300 mètres carrés, ce qui permet de travailler dans de très bonnes conditions. Des personnes au courant des problèmes de l'aéronautique nous ont dit que c'est manquer de perspective, pour une compagnie comme Air France, que d'abandonner un terrain dont la situation climatologique est infiniment préférable à celle des aérodromes de la région parisienne.

Sans doute, nous a-t-on dit, les avions pourraient s'y poser même en l'absence d'ateliers. Mais nous prétendons que ces ateliers et le personnel utilisé pourraient travailler dans des conditions rationnelles, pour peu qu'on le veuille. L'activité des transports est grande dans le bassin méditerranéen, et elle doit normalement s'amplifier, au cours des années qui viennent, dans des proportions considérables. D'ailleurs, le fret à destination et en provenance d'Algérie, de Tunisie et du Maroc, déjà fort important, peut être décuplé avant longtemps si, par exemple, Air France envisageait d'adapter une partie de son trafic à ces besoins.

Air France connaît peut-être son affaire, mais il n'est pas inutile que nous sachions qu'à différentes reprises le manque d'avions au départ de Marseille pour l'Afrique du Nord obligeait les services commerciaux de la compagnie nationale à acheminer son fret de Marseille à Lyon par le train et par la route, pour le confier ensuite à l'avion à destination de l'Afrique du Nord, parce qu'à un moment donné, il y avait des possibilités de départ à Lyon qui n'existaient pas à Marseille.

D'autres raisons militent en faveur du maintien d'ateliers de la compagnie nationale sur ce terrain, en particulier l'existence d'un plan d'eau fort intéressant en cas d'une reprise, non exclue, de l'activité des hydravions.

Les raisons données par la direction d'Air France pour transférer du Bourget à Orly la quasi-totalité de son exploitation aérienne sont fort discutables. Cette direction prétend:

1° Que la situation climatologique est plus mauvaise. Cette prétention ne résiste pas à l'examen sérieux de cette question. D'ailleurs le terrain d'Orly, comme l'a dit déjà un orateur avant moi, est au moins aussi souvent « bouché » que celui du Bourget, parce qu'il est plus près de la Seine;

2° La nécessité de supprimer le transfert des passagers d'un aéroport à l'autre. En réalité, ce transfert n'affecte, en général, qu'un pourcentage très minime des passagers;

3° La décision par la direction de l'aéroport de Paris de faire d'Orly le grand aéroport principal. Le moins que l'on puisse dire à ce sujet, c'est que cette dernière raison est fort discutable. Actuellement des installations commerciales de l'aérogare du Bourget dépassent et de loin les possibilités et le confort de celles de l'aéroport d'Orly. L'aérogare du Bourget est encore la plus belle d'Europe, alors que celle d'Orly est encore à l'état de projet dans les cartons à dessin. A Orly, les passagers se bousculent aux heures de pointe et les installations pour le fret ne correspondent nullement au trafic actuel. En outre, l'aéroport du Bourget peut absorber un trafic infiniment plus intense. L'exemple des fêtes de Pâques, pendant lesquelles un véritable pont aérien relie chaque année le Bourget à l'Angleterre, le prouve suffisamment. Il n'est pas excessif de dire que l'abandon du Bourget par la compagnie nationale lui porte un préjudice certain pour le plus grand profit des compagnies privées et des compagnies étrangères. Pour le trafic sur l'Angleterre, l'aéroport du Bourget représente, par rapport à celui d'Orly, un gain de temps appréciable, et la clientèle habituée à cet aéroport continuera à le fréquenter. Air France absente, devra utiliser les services d'autres compagnies.

S'il en était besoin d'ailleurs, l'extension du Bourget ne souffrirait pas des mêmes difficultés que celle d'Orly. Il ne serait pas nécessaire de démolir des maisons d'habitation pour allonger des pistes. Nous ajouterons que l'attrait du public parisien est plus grand pour le Bourget que pour Orly, en raison des commodités que présentent les moyens de transport reliant le premier de ces aérodromes à Paris.

N'est-il pas non plus envisagé la construction d'un musée de l'air sur ce terrain, ce qui lui donnera certainement un attrait supplémentaire ? On comprend dès lors très mal que la Compagnie nationale en disparaisse.

D'autre part, l'aspect humain n'est pas non plus négligeable. Air France emploie, là encore, plus de 500 agents, ouvriers ou employés, qui ont leur logement à proximité. Il est bon de souligner ce qui paraît être des inconséquences dans la décision d'Air France. Après avoir, voici un an, décidé que le Bourget devait être le centre de réparation des avions Bréguet deux ponts, elle décide maintenant que le centre de rattachement ne sera plus le Bourget mais Alger. Or, il s'agit d'avions nouveaux qui nécessiteront pendant longtemps encore des améliorations techniques. Ne serait-il pas logique que ce centre soit à l'endroit le plus accessible pour les spécialistes de l'aéronautique, ceux de Bréguet en particulier, plutôt que de contraindre cette firme à envoyer son personnel en déplacement à Alger, à effectuer des envois coûteux de pièces et à constituer des magasins de l'autre côté de la Méditerranée ? De plus, Air France serait dans l'obligations d'engager à Alger un personnel supplémentaire, qu'elle aurait des difficultés à loger alors qu'elle va licencier du personnel hautement qualifié et bien entraîné à ce travail au Bourget.

En conclusion, nous pensons que les décisions d'Air France ne paraissent pas mûrement réfléchies, que la vente des ateliers de Toulouse pour un prix modique ne doit pas être acceptée alors qu'Air France devra continuer à fournir du travail à l'acheteur, que l'abandon de Marignane est contre-indiqué puisque l'intérêt de la compagnie commanderait l'intensification de son trafic sur le bassin méditerranéen; est aussi contre-indiquée l'abandon d'installations bien adaptées au Bourget tandis que celles d'Orly sont inexistantes. Ce sont donc, pour le moment, des décisions prématurées.

Nous devons empêcher la compagnie Air France, partie intégrante du patrimoine national, de s'amputer de ses biens, de licencier son personnel hautement qualifié; en conséquence, il doit lui être donné comme instructions d'avoir à rechercher le moyen d'utiliser pleinement les installations et le personnel.

Le personnel d'Air France est, dans son ensemble, bien entraîné aux travaux de revision et d'entretien des avions commerciaux. Cette qualification a nécessité, dans beaucoup de cas, des cours de formation professionnelle, des stages de mise au courant du matériel nouveau souvent longs et onéreux pour la société. D'ailleurs, les compagnies aériennes privées qui se sont créées, depuis la libération, ont su reconnaître la valeur de ce personnel d'Air France, et ont largement puisé dans ses rangs pour se constituer. Pour ne citer qu'un exemple, je prendrai celui de l'Union aéro-maritime de transport, dont 70 p. 100 du personnel vient d'Air France où il a été formé. Il s'agit, en premier lieu, du personnel de direction qui d'ailleurs fait toujours partie d'Air France. C'est là un aspect fort inattendu de la contribution apportée par Air France à la prospérité des compagnies qui lui sont concurrentes.

Il est d'ailleurs un peu paradoxal d'entendre Air France se plaindre des lourdes charges que constitue pour elle la rémunération de ses effectifs lorsque l'on constate ce fait, et il nous semble qu'une saine politique du personnel devrait amener Air France à examiner ce problème sous un aspect différent de celui qu'elle a admis. Plutôt que de réduire ses effectifs à une exploitation aérienne qu'elle a déterminée, il paraîtrait préférable qu'elle détermine une exploitation en fonction des effectifs de valeur qu'elle possède.

Je voudrais maintenant dire quelques mots sur la situation de ce personnel. Les effectifs d'Air France peuvent être évalués à 18.000 personnes, y compris le personnel navigant, contre 4.000 personnes avant la guerre, alors que le trafic a augmenté dans la proportion de 1 à 20. En outre, le nombre de tonnes kilométriques de trafic produit à Air France par chaque agent a très régulièrement augmenté depuis 1947, passant de 5 tonnes 8 en 1946 à 10 tonnes en 1950. Cela se traduit par une amélioration de la productivité, supérieure à 70 p. 100 en quatre ans.

Par contre, le salaire d'un bon ajusteur — monteur d'Air France, à l'échelle 8 qui, en 1938, gagnait 8 francs 30 de l'heure, est de 166 francs, plus 35 francs de prime, soit 201 francs actuellement. Si le salaire de cet ajusteur avait été affecté du coefficient de l'augmentation du coût de la vie, soit 34,5, il devrait être actuellement de 293 francs 25. Il y a donc diminution du salaire de l'ordre de 45 p. 100, par rapport à 1938. J'ajoute que cet écart s'aggrave de plus en plus, depuis l'application en France des méthodes de productivité importées d'Amérique.

Le Gouvernement et les partis qui se sont succédé au pouvoir depuis 1947 trompent les travailleurs lorsqu'il parlent de l'amélioration des conditions d'existence par l'augmentation de la productivité.

Il est possible d'augmenter les salaires du personnel d'Air France. Le chiffre d'affaires de cette société a augmenté de 22,6 p. 100: 32.445.349.686 francs en 1951 contre 26.447.490.823 francs en 1950.

Or les frais de personnel représentaient 35,42 p. 100 en 1950; ils représentent actuellement seulement 29,63 p. 100 et si les bénéfices de 1951 de cette société ne laissent apparaître qu'un chiffre de 52.053.347 francs, nous devons signaler qu'il y a eu en 1951 plus de 1.700 millions affectés à des réévaluations diverses. Nous pouvons donc considérer qu'en gros 1.800 millions pouvaient être répartis entre les travailleurs d'Air France.

L'augmentation des salaires serait possible si le fruit de l'augmentation de la productivité était équitablement partagé entre ceux qui en sont les artisans. Mais la productivité en régime capitaliste est un leurre; c'est un slogan qui ne peut servir qu'à exploiter encore plus les travailleurs, et le personnel d'Air France n'a pas bénéficié de l'augmentation de la productivité alors que les conditions de vie sont singulièrement aggravées.

L'effectif ouvrier de cette société a diminué de 13,91 p. 100 en deux ans. Ainsi donc les salaires sont inférieurs de 45 p. 100 à ce qu'ils étaient en 1939.

La productivité a augmenté depuis quatre ans seulement. Comment voulez-vous que les ouvriers soient d'accord avec vos méthodes d'exploitation, avec vos méthodes de productivité qui, en définitive, apportent plus de misère et plus de chômage dans leur foyer ?

Nous estimons, nous les communistes, que les ouvriers de l'aviation civile et commerciale ont raison d'engager la lutte pour l'augmentation des salaires, d'engager la lutte contre la liquidation de leur outil de travail et nous saluons l'action menée, dans l'unité, par le personnel de Toulouse-Montaudran, comme nous saluons la lutte du personnel navigant qui, par l'arrêt du travail, a fait aboutir une partie de ses revendications.

L'union et l'action voilà les meilleurs arguments pour obliger le Gouvernement à faire droit aux légitimes revendications des masses laborieuses! (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Un dernier mot sur le statut du personnel non navigant. La loi du 16 juin 1948 portant institution d'Air France dispose, en son article 14, que le conseil d'administration de cette compagnie doit soumettre à l'approbation du ministre des travaux

publics et du ministre des finances le statut du personnel de cette compagnie.

Or à ce jour, quatre ans et demi plus tard, le personnel non navigant de la compagnie Air France n'a pas encore de statut. Un projet discuté entre les différents syndicats et la direction de la compagnie au cours de l'année 1951 a été soumis à l'approbation du ministre des travaux publics et des transports, fin 1951. Les choses ont assez traîné. Il faut que le Gouvernement se préoccupe du malaise que cette situation a créé parmi le personnel non-navigant.

En résumé, la politique suivie en matière d'aviation civile et commerciale se traduit par la fermeture des centres nécessaires au bon fonctionnement des lignes, par la compression des effectifs du personnel et par l'aggravation de ses conditions d'existence.

Alors que tout le monde reconnaît l'insuffisance de crédits pour l'infrastructure aérienne des centaines de milliards sont dépensés pour la construction de pistes d'envol pour les bombardiers américains destinés à semer la ruine et la mort.

Chez nous, dans le département du Nord, à Merville, à Niergnies et à Lesquin, les paysans sont expropriés de leurs terres qui sont transformées en bases aériennes au service de l'armée Atlantique. Il n'y a point d'argent pour l'aviation civile et commerciale, mais toujours plus de milliards sont dépensés pour la guerre! Cette politique n'est pas le fait du présent ministre des transports, mais de tous les gouvernements qui se sont succédé au pouvoir depuis 1947 et qui se sont faits les promoteurs des plans qui liquident, en fait, l'indépendance économique et militaire de notre pays.

Nous pensons qu'il est possible de faire une autre politique de paix qui permettrait non seulement à notre pays de reprendre la première place à la tête de l'aviation civile et commerciale, mais aussi de donner du travail aux ouvriers de l'industrie aéronautique qui assistent avec angoisse à la fermeture des usines. Pour leur donner du travail, il faut, en premier lieu, que les compagnies aériennes françaises, et, en particulier Air France, société nationale, soient mises dans l'obligation de commander du matériel français. (*Très bien! à l'extrême gauche.*)

Il faut qu'un effort sérieux soit fait pour développer à nouveau et favoriser l'exportation du matériel aéronautique vers de nombreux pays qui connaissent la valeur de la construction aéronautique française. Il faut donner des avions-école aux aéro-clubs existants, ceux qui sont nécessaires. Le principal obstacle à la constitution de nouveaux aéro-clubs est le manque de matériel. Il faut donner à ces aéro-clubs, à l'aviation populaire, non seulement des avions-école, mais encore des planeurs qui servent à pratiquer un beau sport, et qui sont utiles aussi à la formation et à l'entraînement des jeunes pilotes.

C'est dans cette voie qu'il faut nous orienter si nous voulons résorber une partie du chômage qui règne dans l'industrie des fabrications aériennes et faire en sorte que la France retrouve sa place à la tête du progrès.

Je puis vous dire en terminant, monsieur le ministre, que les masses laborieuses de France agiront dans ce sens pour que soit réalisée en cette matière une politique de progrès et de paix. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion des articles du projet de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion des articles.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article 1er :

« Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, au titre du budget de l'aviation civile et commerciale, pour l'exercice 1953, des crédits s'élevant à la somme globale de 15.971.904.000 francs.

« Ces crédits s'appliquent :

« A concurrence de 13.301.657.000 francs, au titre III : « Moyens des services », conformément à la répartition, par service et par chapitre, qui en est donnée à l'état A annexé à la présente loi ;

« Et, à concurrence de 2.670.247.000 francs, au titre IV : « Interventions publiques », conformément à la répartition, par service et par chapitre, qui en est donnée à l'état B annexé à la présente loi. »

L'article 1er est réservé jusqu'au vote des états annexés.

Je donne lecture de l'état A :

TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

II. — Aviation civile et commerciale.

TITRE III. — MOYENS DES SERVICES

1re partie. — Personnel. — Rémunérations d'activité.

« Chap. 31-01. — Administration centrale. — Rémunérations principales, 213.490.000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 31-01.

(*Le chapitre 31-01 est adopté.*)

M. le président. « Chap. 31-02. — Administration centrale. — Indemnités et allocations diverses, 16.556.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 31-11. — Services extérieurs. — Personnels communs. — Rémunérations principales, 393.883.000 francs. »

Par voie d'amendement (n° 8), M. Menu propose de réduire le crédit inscrit à ce chapitre de 1.000 francs.

La parole est à M. Walker pour défendre l'amendement.

M. Maurice Walker. Ce n'est pas comme rapporteur de la commission des finances que je soutiens l'amendement, mais simplement au nom de M. Menu. Monsieur le ministre, notre collègue a été ému d'apprendre que, récemment, un certain nombre de contractuels — 25 exactement, 10 dans les territoires d'outre-mer et 15 en France métropolitaine — avaient été congédiés brutalement.

Je vous demande si cette suppression correspond à une suppression d'emploi. Sinon, je demande si le cas de ces contractuels a été examiné par les commissions de discipline.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. André Morice, *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.* Je répondrai que la situation même du contractuel est par définition précaire et que nous avons dû procéder à certaines réductions d'emplois, après examen de certains dossiers qui ont notamment révélé des notes insuffisantes ou des casiers judiciaires chargés.

M. Walcker. Je suis satisfait de ces explications et je retire l'amendement.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 31-11.

(*Le chapitre 31-11 est adopté.*)

M. le président. « Chap. 31-12. — Services extérieurs. — Personnels communs. — Indemnités et allocations diverses, 13 millions 644.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 31-13. — Services extérieurs. — Personnel ouvrier. — Salaires et accessoires de salaires, 512.463.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 31-21. — Navigation et transports aériens. — Rémunérations principales, 2.124.119.000 francs. »

Par voie d'amendement (n° 1) M. Julien Brunhes propose de réduire le crédit de chapitre de 1.000 francs.

La parole est à M. Brunhes.

M. Julien Brunhes. Monsieur le ministre, j'ai déposé cet amendement pour rappeler, une fois de plus, à propos de la discussion des chapitres, les observations qui vous ont été faites tout à l'heure sur l'insuffisance du nombre et de la rémunération des contrôleurs aériens. Je suis persuadé que vous connaissez vous-même l'importance de ce problème. Il y a déjà quatre ou cinq ans, à cette tribune, je rappelais que dans les temps présents, une grande partie de la sécurité des atterrissages n'est plus livrée aux pilotes et au personnel navigant, mais qu'elle dépend au contraire du personnel à terre. Je pense par conséquent qu'il conviendrait que vous ayez à votre disposition un personnel plus nombreux et mieux payé.

Nous pensons — je vous citais tout à l'heure un exemple à Orly — que s'il y a des projets sur lesquels peut-être des économies sont possibles, une économie en matière de contrôleurs aériens est une mauvaise économie.

En tout cas, dans la mesure où l'autre assemblée, qui est la maîtresse des finances, voudra bien vous accorder, monsieur le ministre, les crédits nécessaires, il est absolument indispensable, pour la sécurité même de nos transports aériens, que vous puissiez créer un nombre suffisant de postes de contrôleurs aériens et que vous puissiez mieux les rémunérer.

C'est simplement dans cet espoir que j'ai voulu prendre la parole, ne désirant évidemment pas maintenir cette réduction de 1.000 francs, mais ayant voulu la faire à titre indicatif pour attirer une nouvelle fois votre attention sur ce problème que nous estimons très sérieux.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Il est exact que la pyramide des emplois techniques de la navigation aérienne mérite d'être réaménagée au niveau des contrôleurs et des agents de la navigation aérienne.

Sur ma proposition en cette matière, une première mesure a été prise qui a eu pour effet de transformer 161 emplois d'agents contractuels en emplois de contrôleurs de la navigation aérienne. Cet effort devra être poursuivi.

Je crois devoir faire remarquer que les transformations obtenues sont déjà de nature à améliorer sensiblement le fonctionnement des services.

J'estime, en outre, que la rémunération des contrôleurs de la navigation aérienne pourrait être améliorée au profit de certains de ces agents qui assument des responsabilités particulières, tel est le cas notamment des contrôleurs chargés du fonctionnement des radars. Il pourrait être envisagé de leur attribuer, soit une amélioration indiciaire, dont tout à l'heure M. le rapporteur Dubois a souligné la difficulté, soit une indemnité spéciale.

Enfin, une comparaison du niveau de rémunération de nos contrôleurs avec celui des agents exerçant des fonctions analogues dans d'autres pays européens fait ressortir que, dans certains cas, nos fonctionnaires sont moins bien rétribués qu'à l'étranger. Il serait dangereux d'en tirer des conclusions.

M. le président. Vous retirez votre amendement, monsieur Julien Brunhes?

M. Julien Brunhes. Il est retiré.

M. le président. L'amendement est retiré.

Je mets aux voix le chapitre 31-21.

(*Le chapitre* 31-21 *est adopté.*)

M. le président. « Chap. 31-22. — Navigation et transports aériens. — Indemnités et allocations diverses, 204 millions 542.000 francs. »

Par voie d'amendement (n° 2) M. Julien Brunhes propose de réduire le crédit de ce chapitre de 1.000 francs.

La parole est à M. Brunhes.

M. Julien Brunhes. Sur ce chapitre, il s'agit des indemnités des agents de l'aviation civile et de la météorologie, qui sont affectés dans les territoires sahariens. Vous savez que le décret, datant de 1946, a fixé cette indemnité en deux parties: la première calculée à raison de 17 p. 100 du traitement budgétaire, la seconde fixée forfaitairement à des taux annuels qui varient de 20.000 à 60.000 francs suivant les stations réparties en cinq zones. Or, malgré les apparences, la première partie de cette indemnité n'a pas suivi l'évolution des traitements.

Je voulais attirer votre attention sur les incidents graves qui pourraient se produire, de l'avis de tout le personnel navigant, en raison des difficultés que l'on éprouve à recruter actuellement du personnel pour les postes des territoires sahariens; c'est une question devenue très sérieuse, tant sur le plan de la météorologie que sur celui de l'emploi même des appareils au-dessus du Sahara.

Je voulais profiter de ce débat pour vous la signaler, afin que vous remédiez sans tarder aux erreurs signalées.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je ne méconnais pas l'importance des problèmes soulevés par M. Julien Brunhes. J'ai déjà saisi récemment mon collègue du budget d'un projet de décret revalorisant les indemnités sahariennes, dans la mesure généralement retenue pour les autres indemnités. J'espère obtenir son accord. J'insisterai près de lui pour qu'il en soit ainsi, car je suis convaincu que cela répond à une nécessité.

En ce qui concerne le bénéfice de l'indemnité de fonction outre-mer, cette indemnité ne peut être, en l'état actuel de la réglementation, accordée ni aux agents de la navigation aérienne, ni aux agents contractuels, car elle est actuellement réservée à des fonctionnaires qui exercent des fonctions de commandement et d'encadrement.

Enfin, l'indemnité pour heures de nuit a un caractère interministériel, car elle intéresse plusieurs administrations: l'administration des postes, télégraphes et téléphones, l'administration des douanes, la police et la radiodiffusion française.

L'indemnité, qui avait été fixée à 15 et 18 francs par le décret du 27 août 1948 pour certains personnels techniques de l'aviation civile a été portée au taux uniforme de 30 francs le 28 novembre 1950. Les services du ministère du budget, consultés, ont fait savoir qu'il ne pouvait être question pour l'instant de relever cette indemnité.

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. Julien Bruhnes. Non, monsieur le président.

M. le président. L'amendement est donc retiré.

Par voie d'amendement (n° 4) M. Dutoit et les membres du groupe communiste proposent de réduire ce crédit de 1.000 francs.

La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Mesdames, messieurs, cet amendement a pour but d'obtenir la revalorisation de l'indemnité d'insalubrité du personnel de l'aérodrome de Bastia-Borgo et Poretta. Cette indemnité est encore de 300 francs par mois, alors que le prix des médicaments préventifs et curatifs de paludisme a considérablement augmenté.

D'ailleurs personne ne peut contester la légitimité et la modicité de cette revendication. Mais l'an dernier, comme on vient du reste de le faire pour l'amendement de M. Julien Bruhnes, le ministre des transports avait promis de saisir le ministre des finances, mais nous avons le regret de constater que rien n'a été fait.

Ce personnel demande que cette prime soit portée de 300 à 1.000 francs par mois et, en vous prononçant sur cet amendement, vous montrerez que vous appuyez cette demande.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. Mesdames, messieurs, nous avons consulté les services du budget sur ce point particulier, il nous a été répondu que les conditions locales dans ces deux villes ne justifient pas cette demande d'indemnité.

M. le président. Monsieur Dutoit, maintenez-vous votre amendement ?

M. Dutoit. Oui, monsieur le président.

M. le président. L'amendement est maintenu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission n'avait pas été saisie de cet amendement au moment où elle a discuté du budget. Je ne suis donc pas en mesure de donner son opinion.

M. Dutoit. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Le rapporteur de la commission des finances a exprimé son opinion par avance. En présentant son rapport, il s'est déclaré partisan de la revalorisation des primes du personnel. J'ai retenu cette phrase. Vous étiez d'accord avec nous, monsieur le rapporteur.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Je ne dis pas que je ne suis pas d'accord avec M. Dutoit. Je dis que, lorsque nous avons discuté de cette question à la commission, j'ai moi-même proposé un certain nombre d'abattements qui figurent dans mon rapport et qui rejoignent en gros les conclusions de M. Dutoit. Par contre, je suis obligé de souligner que l'amendement de M. Dutoit ne nous avait pas été soumis. D'une façon générale, la commission des finances, sur un certain nombre de chapitres, a procédé à des abattements et en a donné les raisons. Il est donc inutile, étant donné l'heure tardive, de reprendre chacun de ces cha-

pitres et de se répéter. On trouvera dans le rapport les indications générales relatives aux chapitres sur lesquels la commission s'était prononcée.

M. le président. L'auteur de l'amendement a déjà satisfaction, la commission ayant procédé à ces abattements dans le même but. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Dutoit ?

M. Dutoit. Je le maintiens, monsieur le président.

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 31-22 au chiffre de 204.541.000 francs qui résulte de l'adoption de l'amendement de M. Dutoit.

(*Le chapitre 31-22, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 31-31 — Groupement aérien du ministère. — Rémunérations principales, 157.047.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 31-41. — Ecole nationale de l'aviation civile. — Rémunérations principales, 20.044.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 31-42. — Ecole nationale de l'aviation civile. — Indemnités et allocations diverses, 13.506.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 31-51. — Météorologie nationale. — Rémunérations principales, 1.010.852.000 francs. »

Par amendement (n° 5), M. Dutoit et les membres du groupe communiste proposent de réduire ce crédit de 1.000 francs.

La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Mon amendement tend à obtenir le reclassement hiérarchique dans la fonction publique des corps d'ingénieurs de travaux de la météorologie nationale, ainsi que leurs homologues de la navigation aérienne. Ils sont sous-classés par rapport aux corps des ingénieurs des ponts et chaussées, des ingénieurs des travaux publics de l'Etat. Or, les conditions de recrutement des ingénieurs de la météorologie et des ingénieurs de la navigation aérienne sont identiques à celles des corps des ingénieurs des ponts et chaussées.

Les ingénieurs sont recrutés eux aussi parmi les anciens élèves de l'école polytechnique et des grandes écoles de l'Etat.

Dans ces conditions, nous considérons que le sous-classement des personnels de l'aviation civile n'est justifié ni en droit ni en équité. Notre amendement a donc pour objet d'obtenir un reclassement qui mette à parité tous les grands corps d'ingénieurs ainsi que les ingénieurs des travaux ou de l'exploitation.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. Permettez-moi de faire simplement remarquer qu'il s'agit ici d'un problème extrêmement important, qui met en cause tout le reclassement et qui, de ce fait, intéresse au premier chef la fonction publique.

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. Dutoit. Oui, parce que c'est la deuxième année que je dépose le même amendement et qu'on me fait la même réponse.

M. le président. Il y a déjà une réduction faite par la commission des finances à titre indicatif. Vous demandez une seconde réduction ?

M. Dutoit. Je maintiens mon amendement.

M. Namy. Cela renforcera la position de la commission.

M. le ministre. Cela réduira le crédit.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur l'amendement (n° 5) de M. Dutoit ?...

Je le mets aux voix.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 31-51 ?

Je le mets aux voix au chiffre de la commission.

(*Le chapitre 31-51, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 31-52. — Météorologie nationale. — Indemnités et allocations diverses, 115.774.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 31-61. — Bases aériennes. — Rémunérations principales, 624.646.000 francs. » — (*Adopté*).

« Chap. 31-62. — Bases aériennes. — Indemnités et allocations diverses, 29.511.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 31-63. — Bases aériennes. — Ouvriers permanents. — Salaires et accessoires de salaires, 80.023.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 31-71. — Aviation légère et sportive. — Rémunérations principales, 113.007.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 31-72. — Aviation légère et sportive. — Indemnités et allocations diverses, 24.238.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 31-91. — Personnel militaire. — Soldes et indemnités, 73.300.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 31-92. — Indemnités résidentielles, 1.213 millions 663.000 francs. » — (*Adopté.*)

3e partie. — Personnel en activité et en retraite. Charges sociales.

« Chap. 33-91. — Prestations et versements obligatoires, 970.311.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 33-92. — Prestations et versements facultatifs, 27 millions 123.000 francs. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. J'attire spécialement l'attention de M. le ministre sur le chapitre 33-92. Il s'agit des prestations et des versements facultatifs.

La commission des finances a voté à l'unanimité le rétablissement du crédit initial. Elle avait estimé que, la réduction de 25 p. 100 envisagée sur ce crédit par la commission des finances de l'Assemblée nationale n'ayant pas été appliquée à tous les budgets, il n'y avait pas lieu de pénaliser spécialement le budget de l'aviation civile. C'est pourquoi elle a rétabli le crédit primitif.

M. le ministre. Je suis d'accord avec la commission, monsieur le président.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 33-92.

(*Le chapitre 33-92 est adopté.*)

M. le président.

4e partie. — Matériel et fonctionnement des services.

« Chap. 34-01. — Administration centrale. Remboursement de frais, 17.118.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-02. — Administration centrale. — Matériel, 37 millions 627.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-21. — Navigation et transports aériens. — Remboursement de frais, 126.999.000 francs. — (*Adopté.*)

« Chap. 34-22. — Navigation et transports aériens .— Matériel, 636.494.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-23. — Navigation et transports aériens. — Dépenses de sauvetage en mer et à terre, 104 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-24. — Navigation et transports aériens. — Formation du personnel navigant nécessaire au transport aérien commercial, 32 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-31. — Groupement aérien du ministère. — Matériel, 391.732.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-41. — Ecole nationale de l'aviation civile. — Remboursement de frais, 13.149.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-42. — Ecole nationale de l'aviation civile. — Matériel, 64.999.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-51. — Météorologie nationale. — Remboursement de frais, 51.139.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-52. — Météorologie nationale. — Matériel, 600 millions 200.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-53. — Météorologie nationale. — Armement et fonctionnement des navires météorologiques stationnaires, 289.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-61. — Bases aériennes. — Remboursement de frais, 53.947.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-62. — Bases aériennes. — Matériel, 302 millions 770.000 francs. » (*Adopté.*)

« Chap. 34-71. — Aviation légère et sportive. — Remboursement de frais, 5.387.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-72. — Aviation légère et sportive. — Matériel, 264.547.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-91. — Loyers et indemnités de réquisition, 95 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-92. — Achat et entretien de matériel automobile, 319.542.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-93. — Remboursements à diverses administrations, 776.924.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-94. — Loyers et indemnités de réquisition. — Payements pour le compte d'autres départements ministériels. » (Mémoire.)

« Chap. 34-95. — Personnel militaire. — Remboursement de frais, 21.280.000 francs. » — (*Adopté.*)

5e partie. — Travaux d'entretien.

« Chap. 35-61. — Bases aériennes. — Travaux d'entretien des immeubles et des bases aériennes, 1.051.031.000 francs. »

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Sur le chapitre 35-61, il y a un abattement de la commission des finances, qui me demande quelques renseignements sur les mesures prises en ce qui concerne les marchés. Je désire les donner à son appel et dire que, sur ce point, nous avons amélioré singulièrement les méthodes de passation des marchés, dont l'examen a été confié à une commission interministérielle d'études.

En ce qui concerne plus spécialement le secrétariat général à l'aviation civile, les propositions peuvent se résumer ainsi: relever le plafond de compétence de la commission des marchés, uniformiser la réglementation des marchés en métropole et dans les divers pays d'outre-mer, établir un cahier-type de clauses et conditions générales et admettre le recours à l'appel d'offres chaque fois que l'autorité compétente estimera qu'il n'est pas souhaitable, pour des motifs tenant, soit à l'urgence, soit aux conditions du marché, soit aux caractéristiques du projet, de recourir à l'adjudication. Le recours à l'appel d'offres nous permet de lutter jusqu'au bout pour obtenir les prix les meilleurs.

Dans l'ensemble du ministère des travaux publics et, bien entendu, dans le domaine de l'aviation civile, nous avons renforcé toutes les mesures prises pour obtenir un certain nombre de prix meilleurs et nous sommes heureux d'enregistrer dans les marchés qui viennent d'être passés depuis un certain nombre de mois des réductions sensibles.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission est satisfaite et retire l'abattement indicatif.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 35-61 ?...

L'abattement étant retiré, je mets aux voix le chapitre au chiffre de 1.051.032.000 francs.

(*Le chapitre 35-61, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 35-62. — Bases aériennes. — Travaux d'entretien des immeubles et des bases aériennes. — Travaux effectués pour le compte d'autres départements ministériels. » — (Mémoire.)

7e partie. — Dépenses diverses.

« Chap. 37-91. — Frais de justice et réparations civiles, 25 millions 500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 37-92. — Emploi de fonds provenant de legs ou de donations. » (Mémoire.)

8e partie. — Dépenses rattachées à des exercices antérieurs.

« Chap. 38-91. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchance (moyens des services). » — (Mémoire.)

« Chap. 38-92. — Dépenses des exercices clos (moyens des services). » — (Mémoire.)

(*Mme Gilberte Pierre-Brossolette remplace M. Gaston Monnerville au fauteuil de la présidence.*)

PRESIDENCE DE Mme GILBERTE PIERRE-BROSSOLETTE, vice-président.

Mme le président. Je donne lecture de l'état B:

TITRE IV. — INTERVENTIONS PUBLIQUES

3e partie. — Action éducative et culturelle.

« Chap. 43-91. — Subventions diverses, 227.384.000 francs. »

La parole est à M. Marrane.

M. Georges Marrane. Mesdames, messieurs, sur le chapitre 43-91, la commission a procédé à un abattement de 1.000 francs en demandant à M. le ministre les dispositions qu'il compte prendre pour encourager spécialement les heures de vol consacrées à la formation de futurs pilotes, en les distinguant des heures de vol de plaisance; de s'expliquer sur les critères qu'il entend appliquer pour distinguer entre les aéroclubs.

« Craignant l'arbitraire des discriminations, elle pense que, si les primes sont données proportionnellement au nombre de brevetés, la sélection se fera automatiquement et qu'ainsi le but recherché sera atteint: c'est-à-dire arriver à la formation du plus grand nombre possible de brevetés. »

Le complément de subvention de 100 millions qui est accordé pour l'aviation légère et sportive n'est qu'une apparence. En fait, dans ce budget, il est prévu des charges supplémentaires pour les aéroclubs. Les 100 millions ne constituent qu'une ristourne, car il y a au moins 40 francs d'impôts sur un litre d'essence qui vaut de 70 à 75 francs, selon les régions. Un avion Stamp consomme 30 litres d'essence à l'heure de vol et les aéroclubs payent donc 1.200 francs d'impôts, au minimum, à l'heure, sans compter l'huile! Voilà de quoi rembourser les 100 millions à l'Etat!

D'autre part, les personnes qui ont les moyens d'acheter un avion immatriculent presque toujours leur appareil au nom d'un aéroclub. C'est d'ailleurs une formule conseillée par une lettre du ministère des transports. Il va se produire ceci: les aéroclubs groupant des adhérents riches auront des comptes rendus importants et seront beaucoup plus aidés que les aéroclubs pauvres qui n'ont pas les moyens d'acheter des avions. En un mot, les 100 millions serviront plus à aider les aéroclubs riches que les aéroclubs populaires.

Le projet de loi qui consiste à céder l'acquisition des avions appartenant aux sociétés d'aviation légère et sportive pour un prix symbolique n'est pas un avantage pour les aéroclubs. En effet, le Gouvernement en profite pour mettre à la charge des aéroclubs les dépenses d'entretien et les réparations, ce qui n'était pas le cas dans le passé. La démonstration est faite que les avions ayant appartenu aux sociétés d'aviation légère et sportive ne compteront pas plus dans les aéroclubs que les avions privés.

Il y a lieu de signaler également que dans beaucoup d'aéroclubs on tend à retirer des avions Stamp et à les envoyer dans des écoles pour la formation des pilotes militaires. Dans la plupart des cas, ces appareils n'ont pas été remplacés.

M. le ministre envisage de n'agréer qu'un nombre restreint d'aéroclubs — 150 ou 170 sur environ 500 d'après la déclaration qu'il a faite à l'Assemblée nationale. On en profitera donc encore pour récupérer les Stamp dans les aéroclubs non agréés afin de faciliter la formation de pilotes militaires.

De plus, il n'a pas été question, dans les rapports, du vol à voile et, cependant, depuis 1946, chaque année, des planeurs sont réformés par casse, par usure, et ne sont pas remplacés. Cette année, le budget « matériel » est resté le même qu'en 1952 et ne permettra donc pas de remplacer le matériel réformé.

Enfin, il n'a pas été question non plus du modèle réduit. C'est le premier pas à l'âge scolaire vers l'aviation. Si l'on tient

compte qu'un moteur de modèle réduit vaut une dizaine de mille francs, la somme prévue pour aider les aéroclubs dans ce domaine est ridiculement insuffisante.

Je précise aussi, en ce qui concerne la subvention supplémentaire de 100 millions, que les 20 millions qui ont été votés en 1952 étaient uniquement destinés au remboursement de la prime de 1.000 francs de l'heure attribuée à tous les mineurs de vingt et un ans. Maintenant, cette restriction d'âge n'existe plus et...

M. le ministre. Si

M. Georges Marrane. ...nous ne sommes donc pas sûrs que, là encore, ce soit un avantage pour les mineurs de vingt et un ans.

Voilà les questions que j'avais à poser. J'espère que M. le ministre voudra bien nous donner des apaisements. La vie des aéroclubs en France est en cause. Cinq cents aéroclubs existent pour toute la France. Ce n'est pas trop. Il est bien évident que, pour intéresser la jeunesse à ce sport, il faut mettre à sa disposition, afin qu'elle apprenne l'aviation, les moyens qui permettent de compter sur une grande masse de pilotes pour rechercher les plus aptes et les plus qualifiés.

Je demande que, sur toutes ces questions, M. le ministre veuille bien nous apporter des explications concrètes.

M. le ministre. Je suis, en effet, heureux de l'occasion qui m'est donnée, par l'examen de ce chapitre, de fournir des renseignements qui m'ont d'ailleurs été demandés par la plupart des rapporteurs. Il s'agit d'un sujet important qui intéresse la jeunesse et tous ceux qui se passionnent pour l'aviation. Nous avons entendu donner à nos aéroclubs un certain nombre de facilités supplémentaires.

Nous avons d'abord décidé d'agréer les aéroclubs afin de pouvoir concentrer nos possibilités sur un certain nombre d'aéroclubs qualifiés, ceux-ci pouvant, comme l'a d'ailleurs suggéré fort utilement, tout à l'heure, M. le rapporteur Dubois, répercuter leur activité sur les petits aéroclubs qui, eux, ne sont pas agréés, mais qui appartiennent au même département, soit par des échanges de chefs pilotes, soit par des échanges d'avions, soit — comme l'ont prévu un certain nombre d'aéroclubs de départements que je connais bien — par des visites effectuées une fois par semaine ou deux ou trois fois par quinzaine, sur les terrains des aéroclubs plus petits n'ayant pas la possibilité d'être agréés.

Actuellement, nous avons instruit un certain nombre de demandes. Déjà, au *Journal officiel*, nous avons publié les agréments de 13 aéroclubs et, dans quelques jours, un nouvel arrêté portera sur 25 autres aéroclubs.

Nous sommes saisis de 260 demandes d'agrément, qui seront étudiés à fond. A quel chiffre nous arrêterons-nous ? Nous avions prévu 150 ou 170, ce qui donne une moyenne de deux aéroclubs agréés par département, et ce n'est pas négligeable.

Seul l'examen des 260 dossiers reçus nous permettra de fixer un chiffre définitif. Nous avons pu obtenir, cette année, un crédit supplémentaire de 100 millions de francs, je dis bien supplémentaire, car il s'ajoute au crédit précédent de 20 millions de francs réservé aux jeunes de moins de vingt et un ans. Comment utiliserons-nous ce crédit ? Telle est la question qui s'est posée et qui a fait l'objet des délibérations de la commission des finances et de la commission des moyens de communication.

Sur ce point, je ne puis pas encore donner de réponse formelle, mais, pour montrer combien je suis sensible au travail sérieux effectué dans cette Assemblée et au sein de ses commissions, je voudrais faire le point de notre propre étude, vous exposer où nous en sommes et comment nous envisageons, présentement, sans que l'étude soit définitive, l'utilisation de ces 100 millions.

Tout d'abord, la commission des finances du Conseil de la République nous a demandé d'encourager spécialement les heures de vol pour la formation des futurs pilotes en les distinguant des heures de vol de plaisance et de tenir compte des brevets délivrés par les aéroclubs.

Je réponds favorablement à la demande présentée par la commission. C'est ainsi que nous envisageons — et je recevrai volontiers toutes les suggestions utiles sur ce point — de répartir le crédit de 100 millions en trois parts. La première part pourrait être de 75 millions de francs. Cette somme, divisée par le nombre de chevaux-heure utilisés en 1952, permettrait l'octroi, en 1953, d'une prime de 7,50 francs par cheval-heure. Dans le cas d'un appareil du type *Stamp*, la prime allouée s'élèverait ainsi à 1.050 francs par heure. Compte tenu de cette prime et des avantages déjà alloués par ailleurs, la répartition par heure de vol, et dans chacun des cas, serait la suivante: les boursiers militaires percevraient une prime horaire de 4.000 francs versée par l'armée de l'air, plus une attribution de 40 litres d'essence, soit en valeur 3.000 francs. S'y ajouterait une prime de 1.050 francs par cheval-heure, ce qui ferait un total de 8.050 francs.

Le prix de revient de l'heure de vol sur un Stamp s'élève, comme l'a dit M. Dubois tout à l'heure, à 6.500 francs — nous disons, nous, 7.000 francs. C'est finalement une allocation de 1.000 francs qui serait accordée aux aéroclubs pour chaque boursier militaire formé par eux, ce qui permettrait l'amortissement des frais généraux et l'entretien du matériel. Dans le cas des jeunes de moins de vingt et un ans, ceux-ci percevraient la prime aux jeunes suivant la loi du 5 novembre 1950, soit 2.000 francs — ce qui utilise les 20 millions précisés tout à l'heure — plus la prime au cheval-heure prévue par nous, soit 1.050 francs, en tout 3.050 francs. Il resterait donc à la charge des aéroclubs ou des intéressés la différence, soit 3.950 francs.

Dans le cas des pilotes de plus de vingt et un ans, par conséquent dans le cas des vols de plaisance, la prime au cheval-heure serait versée sans autre prime, soit 1.050 francs, la différence étant laissée à la charge des intéressés.

Voici donc la proposition que je fais ce soir; j'en apporte la primeur au Sénat, puisque l'étude vient d'être simplement avancée jusqu'à ce point, et ainsi serait réalisée, en tout cas, si cette formule devait être adoptée, la progressivité des subventions demandée par le Conseil de la République pour tenir compte de la distinction à faire entre la formation des pilotes et les vols de plaisance.

En ce qui concerne la seconde fraction à prélever sur les 25 millions restants, elle serait utilisée à financer le développement du vol à moteur qu'il faut attendre du versement de la prime de 7,50 francs par cheval-heure.

Le reliquat, enfin, pourrait être réparti annuellement entre les aéroclubs agréés, au prorata des brevets délivrés par eux.

Je voudrais conserver cette masse de manœuvre pour que précisément les aéroclubs ayant apporté le plus de résultats se trouvent encouragés par une subvention de fin d'année qui consacrerait leurs efforts.

Voilà la proposition que je puis faire actuellement au Sénat.

J'accepte bien volontiers de recevoir dans les jours qui viennent les suggestions pouvant nous être présentées avant d'arrêter définitivement notre position.

Mme le président. La parole est à M. Marrane.

M. Marrane. Je remercie M. le ministre des indications qu'il vient de donner. Naturellement, comme il l'a indiqué lui-même, il faut examiner les répercussions.

Je voudrais lui demander de nous indiquer également les dispositions qu'il compte prendre pour faciliter aux aéroclubs l'entretien de leurs avions, qui est laissé à leur charge.

Vous ne m'avez rien dit non plus du matériel de vol à voile et de l'effort que vous entendez faire pour le développement des modèles réduits. Je veux attirer votre attention, monsieur le ministre, sur ce point. Un certain nombre de municipalités apportent leur appui aux clubs d'aviation populaire. Or, la situation financière des communes va les obliger peut-être à réduire leur effort financier, ce qui est évidemment regrettable. C'est pourquoi j'insiste vivement auprès de vous pour que vous nous indiquiez les dispositions que vous comptez prendre en ce qui concerne l'entretien du matériel, le renouvellement des appareils de vol à voile et ce que vous voulez faire pour développer parmi la jeunesse le sport des modèles réduits.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. En ce qui concerne l'entretien des appareils, c'est un problème pour lequel je suis démuni de crédits. Nous avons prévu la cession d'appareils aux aéroclubs et nous ferons toujours l'impossible pour les renouveler, mais nous sommes là dans l'impossibilité, présentement, de donner des crédits d'entretien. J'ai promis devant l'Assemblée nationale, et je renouvelle cette promesse devant le Sénat, d'étudier avec les autres ministres intéressés les dispositions susceptibles d'être prises.

En ce qui concerne le vol à voile, nous sommes décidés à le favoriser au maximum. Nous constatons avec joie qu'une plus grande partie de la jeunesse s'intéresse chaque année davantage aux activités du vol à voile et nous sommes en train d'étu-

dier, avec la fédération aéronautique, les moyens de développer ce vol à voile. Nous serons amenés d'ailleurs à réaliser, là encore, une concentration qui nous permettra d'assurer, aux lieux de résidence des aéro-clubs, les contrôles nécessaires, quitte à mettre à la disposition de certains autres petits terrains les planeurs que nous comptons renouveler en nombre et en qualité aux différents aéro-clubs.

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Mesdames, messieurs, les explications de M. le ministre conviennent à la commission des finances. Il est bien entendu que la discrimination entre les aéro-clubs ne joue que pour l'attribution du quart des 100 millions. Pour le reste, sous forme de primes, elles peuvent être attribuées à toute personne formant des pilotes, quels que soient les aéro-clubs.

M. le ministre. A condition qu'ils soient agréés.

M. le rapporteur. La préoccupation de la commission des finances a été de savoir quel est la méthode permettant de faire telle ou telle discrimination.

Là-dessus, je ne crois pas que vous ayez donné des explications. Je les attends pour conclure.

M. le ministre. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Si nous avons décidé de donner l'agrément à un certain nombre d'aéro-clubs, c'est précisément pour pouvoir concentrer les moyens dont nous disposons. La possibilité d'avoir pratiquement 120 millions au lieu de 20 millions comme les années précédentes fait que nous pouvons appuyer cette politique d'agrément par des distributions de crédits. Pour que ces crédits soient efficaces, nous désirons qu'ils soient affectés à un nombre réduit d'aéro-clubs. Des instructions ont été données pour que le choix soit pratiqué en tenant compte de la valeur, de l'activité, des résultats obtenus. Il faut dire que sur 500 aéro-clubs qui existent en France, il y en a 200 ou 250 qui ont donné des résultats valables et qui ont une activité soutenue. Nous connaissons un certain nombre d'aéro-clubs qui ont des bureaux, qui existent, mais qui n'ont aucune activité. Nous voulons tenir compte, non seulement de l'effort accompli et des résultats obtenus, mais aussi de la date de constitution de ces aéro-clubs, car nous en connaissons un certain nombre qui sont venus à l'aviation au moment où précisément il y avait quelque péril, où tout était plus difficile que maintenant. Nous avons voulu marquer notre sollicitude à l'égard de ces aéro-clubs, même si leur action n'est pas considérable, et tenir compte de l'effort qu'ils ont fait dans des temps où l'aviation ne connaissait pas les développements qu'elle a pris depuis.

M. le rapporteur pour avis. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Je crois qu'il faudrait apporter une précision. Il va sans dire que cette classification n'aura pas lieu une fois pour toutes, car vous savez que la vie des aéroclubs est absolument changeante. Elle peut dépendre d'un mécène qui s'offre à rétablir l'activité de l'aéroclub, elle peut dépendre d'un pilote navigant retraité qui, tout d'un coup, intéresse à la vie aérienne un noyau de jeunes en leur donnant quelques moyens de pilotage et en leur apportant l'appui de son expérience. Il ne faut pas que ces diverses primes permettent à certains aéroclubs de s'installer dans une semi-quiétude et qu'on ferme toute espérance à d'autres aéroclubs. Il faut que cette revision soit annuelle.

M. le ministre. Oui!

M. Marrane. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Marrane.

M. Marrane. Je crois que les déclarations faites ici par M. le ministre sont très inquiétantes pour au moins la moitié des aéroclubs.

M. le rapporteur pour avis. C'est certain.

M. Marrane. Il vient d'indiquer, en effet, que l'effort sera donné de préférence aux 230 ou aux 250 aéroclubs qui ont la plus grande activité. Il aboutit pratiquement à mettre dans l'impossibilité de fonctionner ceux qui, justement, n'avaient pas assez d'activité et qui n'étaient pas assez forts.

C'est une méthode à laquelle je ne crois pas que notre Assemblée puisse se rallier et, dans ces conditions, je crois qu'il faut absolument maintenir l'abattement de 1.000 francs proposé par la commission des finances à titre indicatif. L'indication que nous voulons donner, c'est que nous considérons qu'il n'y a pas en France assez d'aéroclubs, et qu'au lieu d'en faire disparaître la moitié, il faudrait aider davantage les aéroclubs pour assurer leur essor. C'est le sens de l'amendement de la commission des finances, qui doit être maintenu et qui, je l'espère, sera voté par cette Assemblée.

M. le ministre. J'ai exposé les raisons qui m'avaient permis de répondre à M. le sénateur Marrane. Si je disposais de crédits suffisants pour répondre à toutes les demandes, je me demande même si cela ranimerait un certain nombre d'aéroclubs qui existent sur le papier, mais ne vivent pas réellement.

Le fait d'avoir apporté cette année une concours supplémentaire relativement important est de nature à stimuler certaines activités.

Autant je ne puis pas approuver M. le sénateur Marrane dans ses dernières déclarations, autant je tiens à dire que je suis pleinement d'accord avec les déclarations de M. le sénateur Dubois. Nous ne devons pas cristalliser la situation qui résultera des travaux de la commission. Le classement qui va être fait sera revisable chaque année, ce qui permettra d'aider un certain nombre de clubs qui reviendraient à l'activité et d'éviter que d'autres ne s'endorment dans une molle quiétude.

J'espère que les années suivantes, avec l'accueil favorable que va réserver la jeunesse à notre initiative, nous pourrons obtenir des crédits plus importants pour un nombre plus important de clubs. Peut-être aurons-nous un jour, et je le souhaite, 300, 400 et même 500 aéroclubs actifs.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Monsieur le ministre, je m'excuse, mais je ne suis pas encore d'accord. Tout à l'heure, lorsque vous avez donné des explications en ce qui concerne la méthode, j'étais entièrement d'accord. Cette méthode répondait exactement aux préoccupations exprimées par la commission des finances. Il me semble que l'esprit de cette méthode est bien de primer le travail effectif. Si vous appliquiez cette méthode à l'ensemble des crédits, il n'y aurait pas de problème de discrimination, cette discrimination se ferait d'elle-même puisque vous ne récompenseriez que ceux qui travailleraient. Mais vous avez dit, en outre, que vous utiliseriez les 100 millions en deux tranches: une tranche de la façon que je viens d'indiquer, l'autre étant accordée aux aéroclubs discriminés.

D'une part, vous avez une méthode qui ne nécessite pas une discrimination entre aéroclubs et, d'autre part, vous maintenez une discrimination. Je dois avouer que je n'ai pas tout à fait saisi votre politique en la matière.

M. le ministre. J'avoue que je ne comprends pas, moi non plus, la remarque qui m'est présentée, parce que je ne fais, en réalité, aucune espèce de discrimination. Il y aura des clubs agréés, ces clubs se verront attribuer des crédits et c'est autour de ces clubs que l'activité se développera.

Un certain nombre de départements ont des aéroclubs qui n'ont pas besoin d'étendre immédiatement leur activité; ces aéroclubs se rattacheront aux aéroclubs qui auront été agréés, si bien qu'aucun ne sera privé d'une activité valable.

M. le rapporteur pour avis. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Je m'élève contre la diminution demandée et appuyée par M. Marrane. Tout en reconnaissant la valeur des arguments présentés, je crois nécessaire de souligner que, depuis quatre ans, nous réclamons, dans cette Assemblée, une aide pour l'aviation légère et sportive et que, pour la première fois, cette année, un appui nous est apporté, un appui de 100 millions. C'est peut-être insuffisant et nous souhaitons obtenir mieux, mais il ne nous est pas possible de méconnaître la réalité de l'aide qui nous est, je le répète, pour la première fois accordée.

Alors — et tout en tenant compte de vos observations, monsieur Marrane — faut-il diminuer le crédit de 1.000 francs? Je ne crois pas que ce soit logique.

M. Georges Marrane. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Marrane.

M. Georges Marrane. En contrepartie de ces 100 millions, M. le ministre nous a indiqué que, jusqu'à 1952, les avions n'appartenaient pas aux aéroclubs et l'entretien des avions, les réparations n'étaient donc pas affectés sur le budget des aéroclubs. Au contraire, en 1953, les avions seront donnés aux aéroclubs qui auront à assurer les charges de réparation et d'entretien, ce qui constituera une charge qui n'existait pas autrefois. Je tiens à attirer l'attention de M. le rapporteur pour avis sur cet aspect de la question et qui va gravement freiner l'activité des aéroclubs populaires.

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 43-91.

(*Le chapitre 43-91 est adopté.*)

5e partie. — Action économique. — Subventions aux entreprises d'intérêt national.

Mme le président. « Chap. 45-21. — Navigation et transports aériens. — Subventions pour la couverture du déficit des lignes aériennes d'intérêt général exploitées par la compagnie Air France et des lignes locales desservant les établissements français d'Océanie, 1.733.969.000 francs. »

Par amendement (n° 3), M. Méric et les membres du groupe socialiste et apparentés proposent de réduire ce crédit de 1.000 francs.

La parole est à M. Méric.

M. Méric. Mes chers collègues, nous donnons à cet amendement le sens d'une protestation contre la suppression du centre de Toulouse-Montaudran, contre la réduction massive de l'activité du centre de Marignane et la suppression de ce centre, contre la réduction massive de la production du centre du Bourget. Nous pensons qu'il faut prendre une décision immédiate. En effet, en ce qui concerne les centres de Toulouse et de Marignane, qui sont directement menacés, et en particulier celui de Marignane, il n'y a plus de charge de travail à partir du 24 mars. Nous ne pouvons plus admettre d'être chaque fois mis devant le fait accompli par les dirigeants d'Air France. Il faut que notre Assemblée se prononce clairement sur le problème qui se pose : celui des centres de provinces de notre compagnie nationale des transports aériens.

Mme le président. Par amendement (n° 6), M. Dutoit et les membres du groupe communiste proposent de réduire ce crédit de 1.000 francs.

La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Cet amendement a le même sens que celui de M. Méric.

Mme le président. Par amendement (n° 7), MM. Carcassonne et Méric proposent également de réduire ce crédit de 1.000 francs.

La parole est à M. Méric.

M. Méric. L'amendement que j'ai déposé avec mon collègue M. Carcassonne est identique au précédent.

Mme le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission n'a pas été saisie de ces amendements. Elle laisse donc le Conseil juge.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. Je voudrais, sur ce chapitre, répondre aux observations qui m'ont été présentées sur la politique générale suivie par la compagnie Air France et les compagnies privées. Je le ferai brièvement puisque M. le président du conseil doit venir dans cette enceinte pour la discussion d'un autre projet.

Je répondrai tout d'abord à la première question de la commission des finances sur les retards apportés par différentes administrations à payer ce qu'elles devaient à la compagnie nationale. Les diverses administrations, dont les comptes au 31 décembre 1951 étaient débiteurs d'une somme considérable, supérieure à 3 milliards, ont réglé leurs dettes. Toutefois, il faut souligner que l'ensemble des comptes des administrations avec Air France présente de nouveau un solde débiteur de l'ordre de 5 milliards pour 1952. Le découvert est considérable.

J'insiste auprès des diverses administrations pour obtenir la rentrée de ces créances, dont le recouvrement exige parfois huit à dix mois de délai, mais, sur ce point, je suis heureux que la question ait été posée par la commission des finances, cela pour me permettre de lancer ici un nouvel appel pour le règlement de ces arriérés.

En ce qui concerne les trois amendements qui ont été déposés sur les ateliers d'Air France, le Gouvernement s'y oppose, premièrement pour une question de principe. Il paraît anormal de voir régler dans une assemblée, quelle qu'elle soit, la question de savoir si oui ou non la compagnie Air France doit ouvrir ou fermer tel ou tel atelier. C'est un problème de gestion interne qui ne peut être régle par l'intermédiaire d'un amendement. Au surplus, sur ce point, je tiens à donner des explications.

On demande, et c'est légitime, à la compagnie Air France d'avoir une politique commerciale de nature à réduire les demandes de subvention qu'elle présente à l'Etat. On ne peut pas, en même temps, lui demander de conserver certaines installations industrielles si elle estime qu'elles ne peuvent être maintenues en raison de l'évolution des techniques.

Je sais bien que cela soulève des problèmes graves, des problèmes humains. Je demande à mes collègues du Sénat de croire que nous mesurons tout le poids de ces problèmes humains. J'insiste près de la compagnie Air France, qui d'ailleurs ne les méconnait pas non plus, pour que les décisions à intervenir, s'il y a décisions à intervenir en cette matière, soient prises avec toutes les précautions désirables.

En ce qui concerne Toulouse, où on nous a reproché tout à l'heure que le prix de cession projeté était trop faible, la situation est encore plus grave, puisque les négociations pour la cession sont actuellement au point mort, et nous ne savons même pas si elles aboutiront.

Ce que je demande, c'est qu'on ne complique pas la tâche des sociétés nationales. J'ai été d'ailleurs surpris, et je me permets d'en faire la remarque, que ce soit précisément ceux qui, doctrinalement, sont en faveur de certaines nationalisations, qui viennent mettre en cause les sociétés nationales en vantant par ailleurs les activités de sociétés privées, qui discutent tous les actes des compagnies nationales et qui, d'ailleurs, leur reprochent même de ne pas avoir un sens commercial averti, en disant que les décisions à prendre pour tel ou tel atelier ne correspondent pas à une nécessité.

Je pense très sérieusement que la compagnie nationale Air France est gérée convenablement, avec conscience, et que si des décisions doivent être prises pour supprimer tel ou tel atelier, précisément en fonction de nécessités commerciales, la compagnie, comme nous, mesure la gravité du problème humain et étudiera ce problème en n'ignorant absolument pas tous les devoirs qu'il nous impose.

En ce qui concerne Toulouse, le problème n'est pas réglé, puisque la négociation en cours est loin d'être achevée.

En ce qui concerne Marignane, j'estime que le problème n'est pas non plus au point et que ses ateliers doivent être maintenus; en tout cas, nous avons reçu du préfet et d'un certain nombre de collectivités des renseignements qui nous incitent à penser que la question doit être reconsidérée.

En ce qui concerne le Bourget, il n'est pas exact de dire que les activités de cet aéroport doivent disparaître. Air France y maintient encore un potentiel important de travailleurs et, au surplus, l'aéroport connait et doit connaître de nouvelles activités qui feront que son importance se maintiendra.

Je voudrais en terminant dire quelques mots des activités d'Air France et des activités des compagnies privées. Sur ce point, nous pensons très sincèrement qu'Air France doit être placée, c'est son propre intérêt, dans un régime concurrentiel, et les dirigeants d'Air France, d'ailleurs, le reconnaissent volontiers.

Le statut de l'aviation marchande que nous avons déposé depuis trois mois sur le bureau de l'Assemblée nationale et qui, je l'espère, sera discuté prochainement, nous permettra de régler d'une façon efficace les relations entre Air France et les compagnies privées.

On assiste actuellement à une certaine compétition entre les uns et les autres, chacun espérant prendre davantage de positions avant que le statut ne vienne les consacrer. Je dis que c'est une erreur. C'est une politique mauvaise, et je déclare aux uns et aux autres que si nous avons un jour à tenir compte des situations acquises, une fois le statut voté, il en serait tenu compte au jour du dépôt du statut devant les assemblées et non pas au jour du vote. Je dis ceci pour éviter une espèce de course, une surenchère, que nous considérons comme néfaste aux intérêts des uns et des autres.

M. le rapporteur pour avis. Très juste !

M. le ministre. Mais je voudrais vous demander, comme je l'ai demandé à l'Assemblée nationale, de ne pas être injustes avec Air France. Notre compagnie nationale a apporté et apporte aux ailes françaises un lustre sans égal. Notre compagnie nationale, qui a fait un effort considérable depuis la fin des hostilités, a tout de même été porter nos cocardes sous les cieux les plus lointains et sur les terres qui nous paraissaient les plus inaccessibles.

Je demande qu'il soit tenu compte de tout cela. Je demande qu'on tienne compte aussi de la réduction de la subvention qui a été accordée à Air France. Cette subvention s'élève à 1.700 millions de francs, ce qui représente, par rapport au chiffre d'affaires, voisin de 35 milliards en 1952, moins de 5 p. 100.

Je veux rappeler l'opinion de la commission de vérification des comptes des entreprises publiques, qui ne se borne pas, comme il a été dit injustement, à prendre l'avis du directeur général d'Air France, mais qui envoie des rapporteurs, lesquels, pendant un mois, étudient les problèmes. Cela a été le cas, en particulier, pour les centres industriels où une enquête a été faite, et, après un certain nombre d'examens sur place, cette commission a considéré que la gestion d'Air France était bonne et qu'elle se présentait d'une façon favorable.

Nous sommes maintenant au stade où il faut réaliser un accord entre les compagnies privées et Air France et où je constate avec satisfaction tous les efforts qui sont accomplis dans ce sens. Nous sommes peut être à la veille de voir intervenir, notamment en ce qui concerne la Méditerranée, des décisions importantes de concentration de nos compagnies, ce qui donnera à nos ailes plus de force. Je souhaite de tout cœur cette concentration et cet accord, qui ne doivent d'ailleurs pas compromettre l'intérêt des usagers, puisque, en ce qui concerne la compagnie nationale, nous avons toujours la possibilité d'exercer notre droit de contrôle sur les prix pratiqués. Je demande simplement aux compagnies nationale et privées de tenir compte de l'expansion considérable qui doit être apportée à l'aviation française, mais de ne pas aller au delà des prévisions optimistes que nous pouvons faire. Je leur demande, aux unes comme aux autres, lorsqu'elles soumettent aux pouvoirs publics l'acquisition de matériel français ou de matériel étranger, de mesurer justement ce développement normal; nous avons établi, pour les compagnies privées comme pour la compagnie nationale, un certain nombre d'études et de graphiques inspirés par des hypothèses raisonnables, en particulier une augmentation de trafic de 13 à 15 p. 100 par an, et, sur ces mêmes graphiques, nous avons fait figurer les courbes représentant ce que serait le potentiel de ces compagnies avec les différentes demandes d'avions qui sont présentées.

Grâce à ce travail sérieux, nous pouvons négocier et travailler aussi bien avec les compagnies privées qu'avec la compagnie nationale pour faire en sorte que le potentiel d'avions qui sera donné à ces compagnies leur assure un développement normal et reste dans un cadre compatible avec nos possibilités financières, puisque nous avons à sortir des devises pour l'acquisition des appareils.

Je conclus, car je ne voudrais pas retarder le débat qui va suivre dans un instant. Voilà en quelques mots ce que doit être notre politique, une politique d'accord entre les compagnies autant que faire se peut, politique libérale au premier chef parce que, même pour une compagnie nationale, le régime concurrentiel est le plus profitable.

Le statut de l'aviation marchande dont vous aurez à connaître permettra de définir de façon précise cette politique de l'aviation commerciale française. (*Applaudissements au centre et à droite.*)

M. Méric. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Méric.

M. Méric. Mes chers collègues, M. le ministre s'est étonné que des partisans des nationalisations aient cru devoir mettre en cause l'activité des entreprises nationalisées. Nous sommes fidèles au principe mais nous considérons de notre devoir de dénoncer les errements de ces sociétés nationalisées, à seule fin que, modifiant leur gestion, elles assurent et garantissent l'avenir en même temps que l'intérêt économique de la Nation.

M. Bernard Chochoy. Très bien!

M. Méric. Je demande à l'Assemblée d'accepter mon amendement. En effet, les lois de nationalisation ont été votées, les transferts de patrimoines opérés et aujourd'hui on vient nous déclarer que le Parlement n'a pas son mot à dire lorsqu'il s'agit de la vente d'un patrimoine que nous avons nationalisé! Là, nous croyons que le Gouvernement outrepasse ses pouvoirs, car il s'agit d'une affaire qui concerne la Nation, représentée par le Parlement.

Les ateliers de Toulouse-Montaudran, monsieur le ministre, ont été reconstruits il y a à peine quelque cinq ans près d'un aérodrome actuellement inutilisable pour les transports aériens modernes. Il est hors de doute que les dirigeants se sont trompés lorsqu'ils ont purement et simplement reconstruit à la même place les ateliers d'Air France, alors que, dans le même temps, les pouvoirs publics établissaient un aérodrome de première classe à Toulouse-Blagnac. A ce propos, je vous ai indiqué que le conseil général de la Haute-Garonne était prêt à prendre en charge les frais d'un transfert de ce centre de Toulouse-Montaudran à Toulouse-Blagnac. Nous n'avons reçu aucune réponse malgré un vœu unanime, plusieurs fois répété, de notre assemblée départementale.

Supprimer le centre d'Air France dans une région économique aussi valable que Toulouse, semble être une opération comportant de graves responsabilités pour l'avenir et vous paraissez les endosser avec beaucoup de légèreté. Qui peut prétendre que, dans le développement futur des transports aériens, il ne serait pas intéressant de conserver intact le patrimoine actuel d'Air France?

Or, le conseil d'administration vient de discuter de la vente du centre de Toulouse et a pris une position particulièrement grave dans son principe pour l'avenir des nationalisations.

Alors que nous avons demandé que les problèmes posés par la suppression de certains centres secondaires soient de la compétence des pouvoirs publics par suite des intérêts en jeu, le conseil d'administration d'Air France a admis la thèse, pour le moins curieuse, suivante: s'agissant d'une vente, celle-ci peut être comparée à la gestion de la société; l'intervention des pouvoirs publics serait seulement justifiée dans le cas précis d'augmentation de l'actif de la société entrant dans le programme d'investissement.

Nous estimons qu'une telle thèse est inadmissible — et c'est la vôtre, monsieur le ministre. Il appartient aux pouvoirs publics de discuter et de prendre position sur le maintien ou l'abandon de tout ou partie du patrimoine d'une compagnie nationalisée.

Dans le cas considéré, les pouvoirs publics devraient imposer aux techniciens le maintien du patrimoine en trouvant des formules permettant l'activité des centres comme ceux de Toulouse et de Marignane; ne doit-on pas conserver le « standing » actuel de la compagnie Air France?

Ne peut-on d'ailleurs raisonnablement poser la question suivante: si une compagnie privée disposant de capitaux énormes a l'assurance de trouver du travail de réparation et d'entretien — y compris pendant un certain temps ceux de la compagnie Air France — pourquoi notre société nationalisée n'est-elle pas demanderesse pour l'entretien et la réparation desdits avions — donc des siens — ce qui lui permettrait de se maintenir dans la région de Toulouse?

Pour ce qui concerne Marignane, les collectivités ont fait des efforts sérieux et il peut être affirmé que la construction des grands hangars modernes a été entreprise pour cette compagnie; c'est au moment où ceux-ci vont être terminés que la société nationale Air France regroupe tous ses ateliers à Orly. Les pouvoirs publics, le Parlement peuvent-ils rester indifférents à la concentration en un point, à Orly, de toutes les activités aéronautiques d'Air France, dans un centre où chacun sait que la liberté du travail n'est pas toujours respectée. Le ministre de la défense nationale n'a-t-il pas son mot à dire dans une affaire aussi grave? La suppression des centres en cause ne peut être envisagée sous le seul angle des économies. Dans des régions telles que celles de Toulouse et de Marseille ces décisions ont des répercussions économiques, politiques, sociales et de défense nationale qui ne sont pas de la compétence des dirigeants d'Air France, mais de la compétence du Parlement.

A cela il faut ajouter que, si la direction générale d'Air France a eu comme constant souci de centraliser à Orly, elle n'a pris aucune mesure pratique pour réaliser humainement cette opération; les agents titulaires qui demanderont en masse à travailler à Orly n'auront aucune possibilité de logement dans la région parisienne.

Vous avez parlé, monsieur le ministre, des licenciements humains auxquels Air France avait procédé, permettez-moi de vous dire que je nie ce caractère « humain ». Des licenciements, à Toulouse, ont été opérés du jour au lendemain couverts par

des indemnités de licenciement. J'ai eu à intervenir au conseil général de la Haute-Garonne sur cette question. Les télégrammes officiels ont été envoyés par les parlementaires socialistes pour protester contre les méthodes employées lors de certains licenciements et nous ne croyons pas que M. le directeur général d'Air France ait procédé avec humanité.

Puisque l'opération de centralisation à Orly est présentée comme une opération financière indispensable n'aurait-on pas dû prévoir d'abord les moyens de mettre en œuvre cette politique, à savoir construire des logements pour ces ouvriers?

En bref, mesdames, messieurs, nous insistons pour que vous acceptiez notre amendement. Air France fait une mauvaise politique en ce qui concerne ces centres de province et, je le répète, s'il le faut, nous engagerons ici même un débat technique sur la gestion d'Air France, prêts à montrer ces erreurs, preuves en main. (*Applaudissements à gauche et à l'extrême gauche.*)

M. le ministre. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je demanderai simplement à notre collègue de ne pas déformer mes propres paroles. Je n'ai d'abord pas parlé de « licenciements humains », car je ne voudrais pas accoler ces deux termes, un licenciement étant toujours une mesure difficile et souvent une mesure inhumaine. J'ai simplement dit que je ne méconnaissais pas, et que la compagnie Air France ne pouvait méconnaître les problèmes humains que posait la suppression de tout atelier, où qu'il fût placé. Comme, au surplus, ces problèmes se posent à une heure où nous devons unir toutes nos forces contre le chômage menaçant, ceci rend ces problèmes encore plus délicats. J'ai souligné qu'Air France et nous-mêmes avions le devoir d'être particulièrement attentifs à l'aspect humain que la suppression de tout atelier ne manque pas de présenter.

Voilà ce que j'ai dit; je demande à cette Assemblée, qui enregistrera d'ailleurs mes paroles au *Journal officiel*, de ne pas me faire dire autre chose.

Egalement, je n'ai pas déclaré que cette Assemblée n'avait pas son mot à dire sur tous les problèmes concernant les industries nationalisées. Le Parlement a son mot à dire sur toutes les questions qui peuvent l'intéresser et chaque parlementaire à le droit de développer les idées auxquelles il est attaché sur ces sujets. J'ai seulement prié cette Assemblée, en soulignant que tout ce qui touche les affaires nationales méritait une étude particulière, de ne pas être injuste envers une société nationale comme la société Air France, qui accomplit un travail considérable, qui, par le prestige de ses ailes, la valeur de ses techniciens et de son personnel navigant, a porté très haut le prestige de la France. C'est mon devoir, comme ministre de tutelle, de rendre justice à la compagnie nationale Air France pour les efforts qu'elle a réalisés.

Voilà la mise au point que je tenais à faire après l'intervention de M. Méric.

En conclusion, ayant le souci de défendre l'équilibre commercial, l'équilibre économique de la compagnie nationale dont nous avons la tutelle, nous entendons simplement faire en sorte que les problèmes posés soient étudiés sous tous leurs aspects.

C'est simplement ce que je demande à cette Assemblée d'exprimer et d'approuver en rejetant les amendements.

M. Méric. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Méric.

M. Méric. Je voudrais simplement répéter à mes collègues que j'ai apporté ici un certain nombre de preuves sur l'incohérence de la gestion des centres de province. Ces preuves, personne ne les a réfutées et je puis affirmer qu'elles sont irréfutables. Je demande que l'on mette fin à cette incohérence, non pas en supprimant des centres, non pas en fermant des ateliers, car il ne saurait être procédé à des licenciements, mais en faisant une judicieuse répartition des charges de travail, car nous sommes persuadés qu'il y a du travail pour tous.

C'est dans ce sens, mes chers collègues, que je vous demande d'adopter mon amendement.

Mme le président. Si personne ne demande plus la parole et si M. Méric y consent, nous procéderons à un seul vote pour les trois amendements, les deux siens et celui de M. Dutoit, dont je rappelle qu'ils sont repoussés par la commission et par le Gouvernement.

M. Méric. Parfaitement, madame le président.

Mme le président. Je les mets donc aux voix.

Je suis saisie d'une demande de scrutin présentée par le groupe socialiste.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.*)

Mme le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre de votants	306
Majorité absolue	154
Pour l'adoption	77
Contre	229

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Sur ce même chapitre 45-21, la parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Je rappelle à l'Assemblée que la commission des finances avait procédé à un abattement de 1.000 francs sur ce chapitre pour demander à M. le ministre si le retard de plus de 3 milliards existant au 1er septembre 1950 quant aux sommes dues par l'Etat à Air France pour le transport des voyageurs avait été réglé.

M. le ministre nous a déclaré que ce retard avait été réglé. Ainsi mon abattement n'a plus d'objet. Néanmoins, je souligne que le problème reste entier. Il s'est même aggravé, car M. le ministre nous a fait remarquer que ce même retard de payement s'élève actuellement à 5 milliards.

J'espère, monsieur le ministre, que vous arriverez à faire rentrer ces 5 milliards avant le vote du prochain budget, faute de quoi, je serais, l'année prochaine, amené à poser à nouveau la même question.

Mme le président. La commission maintient-elle son abattement ?

M. le rapporteur. Non, madame le président.

Mme le président. Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 45-21 ?...

Je le mets aux voix, avec le chiffre de 1.734 millions de francs.

(*Le chapitre 45-21, avec ce chiffre, est adopté.*)

Mme le président. « Chap. 45-61. — Subventions d'exploitation et garantie d'intérêts, 708.864.000 francs. » — (*Adopté.*)

8e partie. — Dépenses rattachées à des exercices antérieurs.

« Chap. 48-91. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance (interventions publiques). » — (Mémoire.)

« Chap. 48-92. — Dépenses des exercices clos (interventions publiques) » — (Mémoire.)

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble de l'état B.

(*L'ensemble de l'état B est adopté.*)

Mme le président. Je mets aux voix l'article 1er, avec la somme globale de 15.971.905.000 francs, et la somme de 13.301.657.000 francs pour le titre III et de 2.670.248.000 francs pour le titre IV, ces chiffres résultant des votes qui ont été émis sur les chapitres des états A et B.

(*L'ensemble de l'article 1er et des états A et B, avec ces chiffres, est adopté.*)

Mme le président. « Art. 1er *bis* (nouveau). — Le montant des crédits inscrits à chaque chapitre est bloqué à concurrence de 10 p. 100.

« Ce blocage prendra fin avec le vote de la loi de finances qui déterminera éventuellement les abattements dont certains chapitres seront affectés. » — (*Adopté.*)

« Art. 2. — Les risques courus par les personnes qui pratiquent le vol à moteur et le parachutisme dans les associations sportives et les centres de sports aériens sont couverts par le fonds de prévoyance des sports aériens créé par la loi du 17 décembre 1941. » — (*Adopté.*)

« Art. 3. — Le dernier alinéa de l'article 13 de l'ordonnance n° 45-2665 du 2 novembre 1945 est abrogé. » — (*Adopté.*)

« Art. 4. — Par dérogation aux dispositions de l'article 4 du décret-loi du 28 février 1940, relatif à la gestion et à l'aliénation du domaine mobilier de l'Etat, le service des domaines

est autorisé à vendre aux aéro-clubs agréés, pour un prix symbolique, des avions faisant partie actuellement du parc du service de l'aviation légère et sportive. » — (*Adopté.*)

Je mets aux voix l'ensemble de l'avis sur le projet de loi.

M. Dutoit. Le groupe communiste vote contre.

M. Méric. Le groupe socialiste également.

Mme le président. Le Conseil de la République a adopté.

— 13 —

APPROBATION D'UNE CONVENTION AVEC LA BANQUE DE FRANCE

Discussion immédiate et adoption d'un avis sur un projet de loi.

Mme le président. Je rappelle au Conseil de la République que le Gouvernement a demandé la discussion immédiate du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à approuver une convention conclue entre le ministre des finances et le gouverneur de la Banque de France.

Le délai prévu par l'article 58 du règlement est expiré.

En conséquence, je vais appeler le Conseil de la République à statuer sur la procédure de discussion immédiate.

Quelqu'un demande-t-il la parole ?...

La discussion immédiate est ordonnée.

Avant d'ouvrir la discussion générale, je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu des décrets nommant, en qualité de commissaires du Gouvernement :

Pour assister M. le président du conseil :

M. Delouvrier, conseiller technique.

Pour assister M. le ministre des finances :

M. Bloch-Lainé, directeur du Trésor.

Acte est donné de ces communications.

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur général de la commission des finances.

M. Jean Berthoin, *rapporteur général de la commission des finances.* Mesdames, mes chers collègues, c'est certainement sans surprise que la plupart d'entre vous se voient appelés à délibérer sur des dispositions qui vont permettre au Trésor public de continuer à faire face aux quotidiennes obligations de l'Etat.

Depuis quelques semaines, la nécessité d'un tel texte, en dépit de certaines apparences, était malheureusement évidente. Quand, avec des caisses à peu près vides, on aborde la période de la fin de l'année, ayant par conséquent devant soi les mois de janvier et de février, où les payements sont massifs, que l'on a été conduit, par ailleurs, à user déjà de tous les moyens possibles pour faire entrer dans les caisses publiques tout ce qui est disponible sur le marché monétaire, il est dès lors certain que l'on ne pourra pas franchir ce que l'on nomme « les basses eaux fiscales », sans un recours à quelque procédé de la nature de celui qui nous est aujourd'hui proposé.

Le texte qui est soumis à votre appréciation est très simple. En une convention unique, il accorde à l'Etat deux avances de 25 milliards de francs, selon des modalités cependant assez différentes.

L'avance prévue à l'article 1er de la convention se présente exactement comme une opération d'escompte, à trois mois pour 12.500 millions et à quatre mois pour un solde d'égal montant. Le 22 mai prochain, l'Etat aura donc remboursé les 25 milliards que la Banque de France lui avance aujourd'hui et il devra l'avoir fait sur ses recettes normales, puisque aucun gage particulier, aucune ressource nouvelle n'est créée pour amortir la dette contractée.

Quant à l'autre avance de 25 milliards prévue à l'article 2, elle ne pèsera pas sur les ressources de l'année, puisque c'est à compter du 1er janvier 1954 seulement que son amortissement commencera, mais son poids se fera sentir sur les budgets des années suivantes, du fait que se trouvent affectées à son remboursement des recettes qui vont normalement aux crédits divers du budget.

Telle est l'analyse objective des dispositions sur lesquelles nous avons à délibérer.

Mesdames, mes chers collègues, dans quelques jours, à l'occasion du débat sur la loi de finances, ce sera le moment de projeter sur les perspectives de l'année financière quelques lumières et, liant comme il se doit le récent passé au proche avenir, de tenter de porter un jugement. Aujourd'hui, à l'heure où nous sommes, vous comprendrez que je limite mon propos à l'examen du texte que nous avons sous les yeux. Mais pourtant, vous estimeriez, à juste titre, que le rapporteur général de votre commission des finances n'aurait pas accompli sa tâche, s'il se bornait simplement à vous proposer de sanctionner par un vote favorable la proposition qui vous est soumise.

Il y a onze mois, nous avions été invités à voter un texte à peu près identique. Au lendemain de sa démission, M. Edgar Faure était venu demander une avance de 25 milliards ; mais il y a pourtant une différence notable à relever entre la situation d'alors et celle d'aujourd'hui.

M. Edgar Faure avait eu à faire face aux charges considérables d'une période complémentaire particulièrement lourde et, pour comble de malchance, la crise avait éclaté au moment où l'on doublait le cap difficile du 28 février. Le Gouvernement démissionnaire n'avait donc plus toute sa liberté d'action. Il avait dû se résigner à cet expédient pour approvisionner les caisses, mais il avait néanmoins gagé cette avance dans le cadre de l'année par une modification apportée dans les modalités de recouvrement de l'impôt sur les sociétés.

Cette année, la période difficile que constituent les échéances de janvier et de février n'est plus derrière nous, elle est devant nous. De ce fait, et sur ce point particulier, la situation est donc plus tendue, plus critique qu'il y a un an.

Dans le rapport que j'ai déposé avant-hier au nom de votre commission des finances, vous trouverez une analyse de la gestion de la trésorerie de l'an dernier. Je suis arrivé à cette conclusion — je parle sous le contrôle de M. le président du conseil et, singulièrement, de M. le ministre des finances — que le Trésor avait dû en 1952 se procurer environ 700 milliards de francs pour faire face à ses charges, sans compter les 105 milliards de francs dont les entreprises nationalisées ont eu elles-mêmes besoin. Mais, si l'on déduit de ces quelques 800 milliards les 500 milliards de ressources à long et à moyen terme qui ont pu être recueillis, on constate que l'Etat et ses dépendances ont consommé environ 500 milliards d'emprunts à court terme.

Vous imaginez, dès lors, la tension à laquelle a été soumis le marché monétaire pour arriver à un tel résultat. Il a fallu que soient mises en œuvre toutes les possibilités et toutes les ressources pour qu'on ait pu tenir jusqu'à la fin de l'année, et l'on me permettra d'ajouter que, pour que l'Etat qui contrôle tout le crédit, qui, directement ou indirectement, dispose d'avoirs en dépôt considérables, soit à cours de quelque 50 milliards, ce qui représente à peine un peu plus de 1 p. 100 de la masse des signes monétaires et des dépôts bancaires, et pour que ces difficultés se présentent presque au début de la période difficile que chaque année connaît le Trésor, il faut bien que se trouvent, en effet, complètement épuisées ou engagées toutes les disponibilités dont on a coutume de faire usage pour assurer les échéances publiques, à cette époque de l'année.

Ce texte, nul mieux que vous ne le sait, monsieur le président du conseil, est donc un texte grave. Il est grave, parce qu'il intervient « à chaud », alors que les caisses publiques sont pratiquement vides, que le Trésor, pour reprendre les termes mêmes de votre exposé des motifs, doit être « mis à l'abri d'une gêne extrême ». Il est grave, parce qu'il n'est pas en lui-même une solution saine, parce qu'il est tout de même un moyen de facilité qui sauve l'immédiat, mais alourdit le très proche avenir.

Pourtant, croyez-le bien, si nous nous étions trouvés en présence d'une remise en ordre réelle des finances publiques et devant un programme qui, sans doute, eût été sévère, et partant, courageux — programme qui eût été tellement dans votre caractère, monsieur le président du conseil — si donc vous étiez ainsi venu nous dire qu'il fallait relever le plafond des avances pour que l'Etat ait, à l'égard de l'institut d'émission, à l'égard du circuit bancaire, une totale indépendance, pour que, chaque soir, le ministre des finances n'ait pas à rechercher par quels procédés, par quels concours, il assurera les échéances du lendemain — du fait que les rentrées fiscales ne peuvent pas, dans l'immédiat, coïncider avec le rythme des dépenses — pas un instant, croyez-le bien, nous n'aurions hésité à vous accorder ce que vous nous demandez aujourd'hui.

Mais, encore une fois, pour que notre accord fût donné sans réserves il eût fallu que nous nous fussions trouvés devant un programme précis, dont l'efficacité ne pût être mise en doute.

M. Pierre Boudet. Très bien !

M. le rapporteur général. Certes, étant donné que, comme votre prédécesseur, vous héritez d'un budget qui n'est pas le vôtre, ce ne pouvait être, je le sais bien, que difficilement le cas. Pourtant, beaucoup d'entre nous pensent — et je remarquais tout à l'heure, mes chers collègues, qu'à la commission des finances une majorité très sûre dans ce sens se dégageait — pourtant, dis-je, beaucoup d'entre nous pensent que cela valait la peine d'être tenté, que le Parlement et le pays sont à la fois capables et dignes de comprendre certaines nécessités, d'entendre certaines vérités (*Applaudissements.*) et d'accepter, si l'Etat en donnait l'exemple indiscutable, l'effort supplémentaire auquel tous, si nous voulons faire face à toute notre tâche, nous devrons inévitablement et à bref délai, consentir.

Si, cependant aujourd'hui, nous allons sans doute vous suivre, monsieur le président du conseil, c'est qu'un intérêt supérieur nous guide, que chacun comprendra. Ce ne sera tout de même pas sans vous avoir indiqué que pour de proches lendemains notre inquiétude demeure, ni sans avoir rappelé qu'un pays n'assure son avenir et ne sauvegarde son indépendance que s'il consent à payer le prix sans cesse plus élevé mais jamais trop cher, qu'est celui de la liberté. (*Vifs applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

Mme le président. La parole est à M. Courrière.

M. Courrière. Mesdames, messieurs, nous sommes arrivés au terme d'une expérience — s'il en fallait une preuve, je la trouverais dans le remarquable exposé que vient de faire à cette tribune, M. le rapporteur de la commission des finances — dont on commence à dresser le bilan.

Il y a déjà longtemps, au mois de juillet dernier, au moment où les assemblées partaient en congé, le comité directeur du parti socialiste demandait au pays, dans un appel, de changer de politique. Après cinq mois d'expérience, le bilan, disait-il, était déjà un bilan de faillite. La grande presse ne fit pas écho à cette déclaration.

M. Alain Poher. Bien sûr!

M. Courrière. D'autres firent comme s'ils ne la connaissaient pas et, aux applaudissements de la majorité, continuèrent à dire au pays que la politique de facilité était la seule raisonnable. (*Applaudissements à gauche.*)

M. Bonnefous. Ce n'était pas une politique de facilité!

M. Courrière. Nous sommes actuellement devant cette situation: on nous demande d'élever le plafond des avances de la Banque de France. Il ne s'agit pas là d'un bilan définitif, mais seulement d'un commencement de bilan. Il s'agit de la conséquence même de cette politique de facilité qui faisait dire : « Pas d'impôts nouveaux, des économies! »

M. Bonnefous. Ce n'était pas tellement facile, mon cher ami!

M. Courrière. Il n'y a pas eu d'impôts nouveaux, et, encore, dans une certaine mesure! Les économies ? On ne les a connues que dans les discours officiels, mais il n'y en a eu aucune qui soit réelle et tangible. (*Applaudissements à gauche.*)

M. Bernard Chochoy. Sauf sur les crédits d'équipement et d'investissement!

M. Courrière. Nous sommes, par conséquent, arrivés au terme de l'expérience. Le résultat, nous pouvons le voir, se concrétise, à l'heure présente, par le projet qui est soumis à notre vote.

Nous parlions, au mois de juillet, de bilan de faillite. Nous pouvons aujourd'hui reprendre le même terme. La trésorerie n'est pas à l'aise; l'impasse dont on nous avait parlé, lors du vote du budget de 1952, a été beaucoup plus large que ce que l'on avait dit, si bien que nous constatons que le déficit est beaucoup plus important.

J'entendais, tout à l'heure, M. le président du conseil nous dire, à la commission des finances, qu'il ne fallait pas confondre l'impasse de trésorerie avec le déficit réel du budget et que les dépenses d'investissement ne pouvaient pas être demandées au seul impôt. Je l'admets, mais la différence qui existe entre les prévisions et la réalité de cette impasse constitue incontestablement un déficit absolu pour le budget de ce pays.

Pendant que nous connaissions ce déficit, nous avons vécu cette période où les économies promises n'ont pas été réalisées sur les secteurs où l'on nous avait dit qu'elles seraient faites. Les quelques économies qu'on allait réaliser ont été opérées sur les secteurs vitaux de la nation — je veux parler de la construction, de la reconstruction et de l'aide aux collectivités locales — à tel point qu'à l'heure présente le chômage s'accroît, que le marasme économique est beaucoup plus important qu'il était il y a quelque temps, que le commerçant ne travaille plus et que l'agriculteur, sur le dos duquel on a fait l'expérience, voit ses produits se vendre aux mêmes prix alors que ceux qu'il achète ont augmenté. (*Applaudissements à gauche.*)

Incontestablement, deux catégories de citoyens dans ce pays ont fait les frais de l'expérience: ce sont les salariés, auxquels on a systématiquement refusé une augmentation de salaire...

M. Jean Maroger. Grâce à cette expérience, leurs dépenses n'ont pas augmenté non plus!

M. Courrière. ...qui correspondait à la hausse du coût de la vie qui existait au moment de la constitution du précédent cabinet, et les agriculteurs, dont je viens de parler.

Devant le calme de cette Assemblée, je me demande ce qu'il faut admirer le plus: de la facilité avec laquelle, à l'heure actuelle, les assemblées parlementaires votent des textes comme ceux qui nous sont soumis, ou bien du calme et de la tranquillité que manifestent la presse et l'opinion publique devant de pareils textes. En effet, nous avons connu il n'y a pas si longtemps une période analogue; les hommes n'étaient pas les mêmes, mais la situation était presque identique. Peut-être pourrait-on dire qu'elle était moins grave qu'elle n'est aujourd'hui.

Nous nous souvenons d'une fameuse lettre adressée, il y a un an à peine, par M. le gouverneur de la Banque de France au ministre des finances, dans laquelle on lui donnait des leçons d'une sévérité exemplaire. (*Très bien! très bien!* à *gauche.*)

Nous avons connu la campagne de presse qui a été menée à cette époque-là contre le président du conseil et l'affolement de l'opinion. S'il fallait remonter plus loin, nous nous souvenons de ce même affolement de l'opinion qu'il y eut en 1926, à l'époque où M. Edouard Herriot était président du conseil. On annonça brusquement que « le plafond était crevé ».

Je vous le dis, mesdames, messieurs: nous vivons une période de facilité et le pays court le risque de payer terriblement les conséquences de la politique actuellement suivie. Il faudra que nous en venions à concevoir exactement notre devoir et que le pays lui-même ait cette même connaissance. Ce n'est pas en dopant le pays, ce n'est pas en lançant des tribunes officielles des slogans comme ceux qu'on a émis ces derniers temps qu'on arrivera à refaire la France et à lui donner la possibilité de vivre, de se défendre et de se développer.

A cette tribune, lorsque nous avons voté le budget de 1952, j'avais déclaré que la politique du précédent gouvernement allait exactement à l'inverse de la politique suivie par Poincaré. En effet, lorsque Poincaré accéda au pouvoir, en 1926, il demanda au pays de fournir un effort. Au contraire, pendant toute la période que nous venons de vivre, on a dit au pays qu'il se tirerait d'affaire uniquement en pratiquant une politique de facilité.

M. Raymond Bonnefous. Vos amis n'ont jamais voté pour Poincaré!

M. Courrière. Il faut maintenant dresser le bilan et tirer les leçons de l'expérience. Ce qui m'inquiète c'est que M. le président du conseil qui est devant nous a un peu le rôle d'un syndic de faillite. Ma fonction privée m'appelant à côtoyer d'assez près les syndics, je suis étonné, comme l'était tout à l'heure M. le rapporteur général, de ne pas voir les textes qui nous sont soumis accompagner d'autres dispositions.

Nous sommes, en quelque sorte, dans une faillite où un concordat aurait été accordé et où l'on aurait nommé un gérant pour prendre la direction de l'affaire. Pensez-vous que si ce gérant dirigeait l'entreprise de la même manière que le failli, il y aurait possibilité de la redresser ?

On continue à nous dire qu'il n'y a rien de changé, que seuls les hommes ne sont plus les mêmes et que la même politique sera poursuivie.

Il n'est pas possible de tirer le pays d'affaire dans la mesure où l'on poursuivra dans cette voie. Il faut dresser le bilan et dire à la France la situation dramatique dans laquelle elle se trouve.

Elle est assez grande, la France, et les citoyens de ce pays sont assez intelligents et assez courageux pour comprendre l'effort qu'ils doivent faire pour se tirer du mauvais pas dans lequel ils sont; mais il convient de ne plus les laisser s'endormir dans cette politique de facilité que l'on a trop souvent prônée. Il

faut dire à ce pays sa situation réelle, lui indiquer l'effort indispensable qu'il doit faire. Je suis persuadé que si le Parlement et le Gouvernement ont le courage de le lui dire, on trouvera dans la nation les forces vives nécessaires pour redresser la France et en refaire un grand pays. (*Vifs applaudissements à gauche et sur divers autres bancs.*)

Mme le président. La parole est à M. Primet.

M. Primet. Ce projet autorisant le Gouvernement à passer une nouvelle convention avec la Banque de France illustre la situation désastreuse dans laquelle se trouvent les finances de l'Etat.

Il y a quelques instants, devant la commission des finances M. le président du conseil, pour donner une image, disons saisissante, de cette situation de la trésorerie, déclarait que le plancher et le plafond se rapprochant de plus en plus, le Gouvernement en est réduit à la reptation dans un espace de plus en plus réduit. (*Sourires.*) Comme la situation va s'aggravant, le président du conseil risque d'être réduit à une épaisseur proche de celle d'une feuille de papier à cigarette...

M. René Mayer, *président du conseil.* Il y a encore de la marge! (*Rires.*)

M. Primet. ... à moins que, pour se tirer de cette affaire, il ne crève le plafond d'un coup de tête, ce qui n'ira pas sans bosses douloureuses!

S'il n'y avait que le Gouvernement à en souffrir, nous ne nous inquiéterions pas outre mesure d'une telle situation, mais le malheur est que c'est le peuple de France qui en pâtit.

Cette situation est un des résultats de la fameuse expérience Pinay. Pourtant, au lendemain de la chute du ministère Pinay, le premier magistrat de la République remerciait chaleureusement le président du conseil démissionnaire et son gouvernement de l'œuvre de redressement qu'ils avaient accomplie. Curieux redressement qui amène le ministère suivant, le jour même de sa présentation devant l'Assemblée nationale, à proposer que le maximum des avances de la Banque de France soit relevé, à titre permanent, de 25 milliards et porté ainsi à 200 milliards! D'autre part, il demande que la Banque consente au Trésor une avance de 25 milliards remboursables en trois mois.

La planche à billets va donc continuer à fonctionner à tour de bras. L'inflation va encore s'accroître, ce qui entraînera de nouvelles augmentations des prix. M. le rapporteur général n'a pas cherché à feindre son inquiétude. L'ensemble de la presse est très réservé et ne cache pas non plus son inquiétude devant le projet présenté par M. René Mayer.

De nombreux quotidiens parlent de liquidation du passif de l'expérience Pinay, ou de remède à l'insuffisance de trésorerie trouvée par M. René Mayer à son arrivée à la présidence du conseil.

M. Mayer a été discret. Il n'a rien dit de semblable. Nous savons pourquoi. Un quotidien régional, *Midi libre*, écrit:

« Il faut bien dire que toutes ces mesures ne sont que des pansées de circonstance et ne sauraient empêcher le Gouvernement, s'il veut guérir le mal, de s'attaquer résolument à ses causes profondes, dont la principale est dans le caractère excessif des charges de l'Etat par rapport à ses possibilités et à celles du pays. »

Cela signifie pour ceux qui, comme nous, ne se contentent pas de vagues formules que seule une réduction massive des budgets de guerre et de police est susceptible de remédier à la désastreuse situation financière que connaît notre pays.

Ce n'est pas en créant 50 milliards nouveaux d'inflation que le Gouvernement jugulera comme il le prétend l'inflation chaque jour plus grande.

Les sources d'inflation sont dans l'augmentation sans cesse croissante des dépenses improductives que représentent les crédits de guerre qui nous sont imposés par les accords de Lisbonne.

Ce projet n'apportera pas de solution à la situation tragique où la France a été plongée par les gouvernements qui se sont succédé depuis l'éviction en 1947 des ministres communistes du Gouvernement.

M. René Mayer, *président du conseil.* On faisait 87 milliards d'inflation pour financer les investissements.

M. Primet. Or, nous savons par les déclarations qu'il a faites que M. René Mayer n'a pas l'intention de changer de politique et qu'il est prêt à continuer la politique qui nous ligote au char de combat des financiers de Wall Street.

La nouvelle convention permettra tout juste de couvrir quelques échéances, mais nous verrons très vite s'accentuer l'inflation et le déséquilibre du budget, la stagnation économique et le chômage. Les difficultés croissantes à la campagne où la politique de M. Pinay a fait aussi de grands ravages, et toutes les plaies des crises du régime capitaliste.

Seule une politique d'indépendance nationale, par des réductions massives sur les budgets de guerre et de police, par une réforme démocratique de la fiscalité, par la création de nouveaux courants commerciaux, permettra de tirer notre pays de la situation désastreuse dans laquelle vous l'avez plongé.

Le groupe communiste votera contre l'ensemble du projet de convention avec la Banque de France qui vous est soumis. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Mme le président. La parole est à M. Chapalain.

M. Chapalain. Mesdames, messieurs, il y a quelques jours à peine, votre commission des finances siégeant, comme cette nuit, et dans les conditions que vous connaissez, entendait le président du conseil démissionnaire sur le projet de douzième provisoire pour le mois de janvier 1953.

Au cours de cette séance, la question de la trésorerie a été évoquée. Quelques commissaires s'inquiétèrent des échéances prochaines. Sans être optimiste, le président du conseil affirma que celles-ci étaient assurées pour décembre, et que si, pour janvier, un écart de 50 milliards apparaissait dans la balance des comptes, il avait bon espoir que la souscription de bons suffirait à faire face aux nécessités de la trésorerie.

Dans un rapport objectif, mais sévère, sur les comptes spéciaux du Trésor, notre rapporteur général a parlé du miracle de la trésorerie en 1952.

Nous ne pouvons qu'exprimer nos regrets que le miracle ne se soit pas produit au début de 1953!

Aujourd'hui, vous êtes appelés, comme don de joyeux avènement du nouveau Gouvernement, à voter d'urgence la modification du montant des avances de la Banque de France, avances provisoires portées de 175 milliards à 200 milliards, assortie d'une avance exceptionnelle de 25 milliards, remboursable en trois mois.

Certes, on nous a affirmé que les avances actuelles ne sont plus en rapport avec la masse monétaire en circulation, ni avec la masse budgétaire.

Je n'entreprendrai pas ici une discussion qui pourrait s'élever entre des économistes distingués ou des docteurs ès sciences financières, je me contenterai de constater simplement que le Gouvernement est en difficultés pour assurer l'échéance de fin de mois et doit faire appel à l'institut d'émission.

Cette situation a un nom dans le commerce. Je regrette, monsieur le président du conseil, que ce soit vous qui ayez la charge de la liquidation, alors que vous n'y avez aucune responsabilité!

Le bilan provisoire de l'expérience est là, non pas que nous ayons nulle envie d'accabler un homme qui, en toute honnêteté, a voulu changer les postulats sur lesquels reposait la politique de ses prédécesseurs.

Il faut reconnaître que les hommes et les partis, à la Libération, étaient peut-être dans la vérité lorsqu'ils s'assignèrent pour mission, non seulement la reconstruction du pays, mais aussi son rééquipement et son rajeunissement. Il ne suffisait pas de relever les ruines de la guerre, il fallait aussi réparer celles du temps, le potentiel industriel surtout et énergétique, en retard sur les besoins; un outillage vieilli, un habitat indigne d'un grand pays, une agriculture à moderniser.

Mais cette politique exigeait une certaine rigueur financière. A défaut d'épargne et surtout de confiance, elle exigeait un financement par l'impôt.

Cette situation nous a conduit au fameux cycle infernal des impôts et des salaires toujours augmentés et toujours insuffisants. Le Gouvernement s'est trouvé dans l'impossibilité de maîtriser l'incidence des charges fiscales et sociales sur les prix, ceux-ci poussant à leur tour les salaires et tous ensemble écrasant la monnaie.

On est arrivé ainsi à accréditer auprès de beaucoup de gens l'idée que le développement de la production ne pouvait se faire sans une certaine dégradation de la monnaie, mieux à considérer l'inflation comme un moindre mal et presque comme un moyen de santé de l'économie.

Je n'aurai pas l'outrecuidance de rappeler à cette Assemblée les dangers d'une telle situation et surtout les catégories de

Français les plus déshérités qui sont frappés par une telle politique.

Le reproche que l'on peut adresser aux hommes de cette politique, c'est qu'ils n'ont pas usé des moyens indispensables pour atteindre leur objectif.

Mais pouvait-on, à cette époque, demander plus de travail aux uns, plus d'impôts aux autres et plus d'austérité à tous ?

Enfin la majorité de ce pays, fatiguée par ces expédients, a vu l'avènement de votre prédécesseur avec soulagement, monsieur le président du conseil, et espérait beaucoup de cette nouvelle expérience qu'on a appelée l'expérience Pinay.

De quoi s'agissait-il ? L'impôt serait remplacé par l'emprunt pour les dépenses dites extraordinaires et par des économies pour l'ensemble des budgets civils. L'emprunt aurait un double effet : il permettrait d'équilibrer le budget sans augmentation des charges, donc des prix, et, par là même, il nous conduirait à la stabilité.

L'amnistie, qui paraissait être une des conditions du succès de l'emprunt, permettrait de replacer des capitaux importants, thésaurisés ou expatriés, dans le circuit économique. Du même coup, les charges qui, depuis des années, écrasaient les prix, impôts et autofinancement, seraient allégées.

Ainsi donc, sans nouveaux impôts, sans variations sensibles des prix à l'aide d'un emprunt assorti de conditions alléchantes pour le souscripteur, puisque garanti sur l'or, l'ensemble de notre économie se trouvait, semble-t-il, en situation favorable pour répondre aux demandes d'abandon de certains prélèvements bénéficiaires qui n'avaient plus leur raison d'être. Les industriels étaient ainsi invités à réduire leurs marges d'autofinancement comme l'Etat avait diminué ses investissements. Chacun devait compter désormais sur les moyens financiers classiques, l'industrie sur le crédit, l'Etat sur l'emprunt. Les commerçants devaient répercuter fidèlement, au détail, la baisse des prix de gros. Les uns et les autres devaient compter sur des prix de remplacement en baisse. Les agriculteurs pouvaient même, disait-on, espérer de sérieuses différences sur les prix industriels en consentant des sacrifices sur les prix des denrées alimentaires.

Enfin, la confiance, revenue par la stabilité des impôts et des prix, devait permettre à tous de souscrire à l'emprunt dont le succès affermirait l'équilibre du budget et de notre économie.

Les buts à atteindre étaient toujours, en effet, l'équilibre du budget, la revalorisation du pouvoir d'achat intérieur, l'amélioration de la balance des comptes.

Comment sommes-nous aujourd'hui parvenus au point de départ que connut, en mars de l'année dernière, le gouvernement de M. Pinay ?

Il est juste de reconnaître que certains abattements de crédits ont été faits, que des blocages de crédits se sont transformés en économies. Est-ce au détriment de l'activité et de l'équilibre du budget ?

Si les premiers mois de l'année ont eu des rendements satisfaisants, il n'en a pas été de même pour le deuxième semestre. Compte tenu d'une certaine hausse des prix, conséquence de la hausse des salaires de septembre 1951, on peut affirmer que l'équilibre du budget de 1952, qui était basé sur des plus-values par rapport à 1951, ne sera pas atteint.

Quant à l'emprunt, malgré l'amnistie, son rendement n'a pas atteint les sommes espérées et n'a pas réussi à dégeler l'or. Nous regrettons, quant à nous, qu'on n'ait pas assorti, comme nous le demandions, l'amnistie d'une souscription obligatoire à l'emprunt.

Si la balance du commerce extérieur a paru, à certain moment, reprendre un certain équilibre, c'est simplement par le rétablissement de licences permettant de réduire nos importations à une limite qui n'était peut-être pas compatible avec l'expansion économique que nous souhaitons. Ainsi, des dizaines de milliards ont été consentis à l'exportation, mais le volume est resté sensiblement le même qu'en 1951. Il n'est pas douteux, par conséquent, que l'expérience a échoué, parce que nos prix trop élevés n'ont pas permis l'expansion de nos marchés extérieurs, parce que les baisses obtenues n'ont pas amélioré sensiblement le pouvoir d'achat de la masse et que les mesures prises ont conduit à un début de crise économique. Nous pensons que notre économie ne pourra être relancée, pour employer un mot à la mode, que si on l'expurge d'éléments malsains qui la troublent. Ces éléments ont nom fiscalité, taxes parafiscales qui tendent à décourager ceux qui veulent travailler et épargner.

Une bonne situation financière ne peut être assurée que par une économie toujours en progrès. Mais rien ne peut être fait de durable dans le domaine économique et financier, si le climat social de ce pays n'est pas profondément modifié.

De tout cela, chaque Français est convaincu, mais il manque au Gouvernement les moyens d'y arriver.

Les moyens se trouvent dans la réforme de nos institutions, à laquelle, monsieur le président du conseil, vous devez vous atteler d'urgence.

Deux expériences viennent d'être faites qui laissent notre pays dans une situation difficile. Nous devons en tirer la leçon et convaincre les Français que cette situation ne se rétablira pas dans la facilité, mais seulement par l'effort et les sacrifices de tous.

Nous voterons ce projet de loi avec réserve. Mais nous vous demandons, monsieur le président du conseil, de mettre sans tarder en route ces réformes que toute la France attend. (*Applaudissements sur les bancs supérieurs à gauche, au centre et à droite.*)

Mme le président. La parole est à M. le ministre des finances.

M. Bourgès-Maunoury, *ministre des finances.* Mesdames, messieurs, après les paroles fort émouvantes prononcées par M. le rapporteur général, qui a placé le débat dans son véritable cadre, je me bornerai à quelques brèves remarques.

Aussi bien, les mesures qui vous sont proposées ont pour objet de donner au Trésor public le minimum d'aisance nécessaire au cours des premiers mois de l'année, qui sont traditionnellement, comme on vous l'a dit déjà, les plus chargés en raison de la faiblesse saisonnière des recettes fiscales et de l'importance des dépenses de la période complémentaire de l'exercice budgétaire.

Il ne serait pourtant pas conforme à la réalité d'attribuer uniquement à des éléments saisonniers les difficultés que le Trésor public rencontre aujourd'hui. Malgré les efforts du précédent gouvernement et les résultats certains qu'il avait obtenus, la trésorerie de l'Etat se trouvait en effet dans une situation difficile au moment où le nouveau gouvernement s'est constitué.

Il est juste de reconnaître que ces difficultés revêtent, dans une grande mesure, un caractère permanent. D'une façon générale, les dépenses de l'Etat dépassent largement, dans la période présente, les recettes normales dont il peut disposer. Cette situation budgétaire n'est que le reflet des charges très lourdes que la nation doit supporter — et ce n'est pas la première fois — charges qui excèdent les ressources ordinaires de la nation, mais dont aucune, hélas ! ne peut être éludée.

Le précédent Gouvernement a eu le mérite d'avoir cherché à diminuer, dans toute la mesure du possible, les dépenses de l'Etat. Ses efforts en ce sens ont permis le maintien de la parité du franc à une époque où notre monnaie faisait l'objet de vives attaques.

Les résultats obtenus ont été importants. Sur le plan intérieur même, le fait que la stabilité des prix et la solidité de la monnaie n'aient pas été ébranlées au cours d'une longue crise politique a confirmé que les mesures prises avaient été largement ratifiées par l'opinion publique et que les résultats obtenus étaient durables. (*Applaudissements sur divers bancs au centre et à droite.*)

Le Gouvernement actuel a le devoir et la volonté de ne pas décevoir les espoirs que l'opinion avait formés, de persévérer dans la voie qui a été tracée et de continuer l'œuvre qui avait été engagée avec tant de résolution, mais que le temps n'a pas permis toutefois d'accomplir complètement.

M. Brizard. Très bien !

M. le ministre des finances. Les difficultés que la trésorerie peut connaître au cours des prochains mois, et qu'en fait elle n'a pas cessé de connaître au cours de l'année passée, prouvent la nécessité de poursuivre et même d'accentuer la politique de rigueur financière.

M. le rapporteur général. D'accentuer !

M. le ministre. Notre intention est de l'exercer principalement dans le sens de la réduction des dépenses de l'Etat sans qu'on puise pourtant songer, comme je l'ai indiqué tout à l'heure, à renoncer à des tâches qui sont pour lui autant de devoirs impérieux.

Un article de blocage des dépenses, à concurrence de 80 milliards de francs, sera adjoint à la loi de finances. D'autres textes prévoient l'assainissement, à terme fixe, de situations dispendieuses pour les deniers publics. Des aménagements fiscaux, dont la portée est déterminée, seront également étudiés dans des délais très brefs.

Il serait dangereux, monsieur le rapporteur général, d'escompter que des économies importantes, des économies réelles et efficaces puissent être réalisées désormais, après tous les efforts déjà entrepris par les précédents gouvernements — j'ai fait partie de bien d'entre eux — autrement que par des réformes à long terme.

L'administration et les secteurs publics devront certainement se transformer et s'adapter. (*Très bien très bien!*). Le travail de réforme administrative qui a déjà été entrepris par le précédent gouvernement devra être poursuivi avec foi.

La rigueur dont le Gouvernement doit faire preuve dans la gestion des finances publiques intéresse la nation tout entière, et cette rigueur est la condition même des mesures qui pourront être prises pour animer l'économie et dégager des possibilités de crédits pour l'exportation, pour la reconstruction, pour l'agriculture, que sais-je encore!

C'est uniquement avec des finances plus saines que le crédit peut être appelé à jouer le rôle qui, normalement, est le sien et que vous tous, messieurs, lui assignez.

Dans chaque discussion technique, vous demandez plus de crédits. Nous ne pouvons vraiment élargir les possibilités de crédits que dans la mesure où une politique financière d'une extrême rigueur sera pratiquée, avec votre aide.

La convention dont la ratification a été demandée aujourd'hui au Parlement s'inscrit dans le cadre de cette politique. Une saine gestion de l'Etat exige que le Trésor puisse pleinement remplir la fonction qui lui est dévolue et qui est d'assumer la permanence des payements de l'Etat en dépit des déséquilibres temporaires qui peuvent se produire entre les réalisations de recettes et l'exécution des dépenses.

La situation trop tendue de la trésorerie peut conduire à recourir, pour la couverture de certaines échéances, à des procédures qui se révèlent parfois plus onéreuses et même dangereuses pour le crédit de l'Etat.

Le but que le Gouvernement s'est assigné a donc été de rendre au Trésor l'aisance qui lui est nécessaire sans consentir pourtant aucune autre mesure de facilité. Pour affirmer, au contraire, le caractère rigoureux de cette politique, la convention précise que l'élévation du plafond des avances qui sont demandées aujourd'hui fera l'objet, dans la mesure où elle aura été utilisée, d'un amortissement à partir du 1er janvier 1954 par affectation des bénéfices résultant du fonds de stabilisation des changes et des dividendes de la Banque de France à l'Etat.

Je dois rappeler d'ailleurs que les sommes dont se prive ainsi le Trésor sont doubles de celles affectées à l'amortissement puisqu'on les perd, d'une part, dans le niveau des avances et, d'autre part, en recettes, dans la trésorerie.

Par ailleurs, en vertu même de cette convention, la Banque de France acceptera d'accorder — sous forme de bons du Trésor — une avance d'un montant de 25 milliards de francs, qui devra être remboursée par moitié, en deux échéances, le 22 avril et le 22 mai prochains.

Telles sont les mesures prises par le Gouvernement pour assurer, je le pense, sur une base ferme, la continuité des payements de l'Etat pendant le temps nécessaire à la mise en œuvre des mesures qui permettront de parachever les tâches de redressement et d'assainissement déjà entreprises avec votre appui. (*Applaudissements sur de nombreux bancs au centre, à droite et à gauche.*)

Mme le président. La parole est à M. Boudet.

M. Pierre Boudet. Mesdames, messieurs, parlant à titre personnel, je voudrais vous faire part de quelques réflexions que me suggère l'examen du présent projet de loi.

Vous êtes allé, monsieur le président du conseil, faire une visite intéressée à la vieille dame qui s'appelle la Banque de France. (*Sourires.*) Les vieilles dames, c'est bien connu, ont des sautes d'humeur quand le temps est brumeux.

M. René Mayer, *président du conseil.* Les jeunes aussi. (*Rires.*)

M. Pierre Boudet. Vous êtes tombé sur un jour serein et vous avez été reçu avec plus d'amabilité efficace que ne l'avait été il y a un an un de vos prédécesseurs.

M. le rapporteur général. Mais il n'était plus rien, lui!

M. Pierre Boudet. Et vous avez reçu en cadeau du jour de l'an la promesse de 50 milliards, qui vous seront nécessaires dans cette période complémentaire dont on parlait tout à l'heure.

A droite. La période des cadeaux! (*Sourires.*)

M. Pierre Boudet. Est-ce un désastre en soi ? Je ne le pense pas, et je crois qu'effectivement, étant donné le volume monétaire actuel, même si le plafond des avances était porté à 225 milliards, cela ne compromettrait pas la monnaie; par conséquent, sur le projet lui-même, je pense qu'il n'y aurait pas beaucoup de risques à courir.

Seulement, ce qui est grave, c'est que cet appel à la « vieille dame » se situe à la fin d'une expérience dont je dois rappeler que, lorsqu'il en avait été question dans cette assemblée, j'étais de ceux qui ne s'y étaient pas associés. (*Mouvements divers.*)

C'est le résultat d'une expérience, que l'on a voulu délibérément placer sous le signe de l'optimisme et de la facilité. (*Vives protestations au centre et à droite.*)

Plusieurs sénateurs au centre. Absolument pas!

M. Pierre Boudet. Peut-être, d'ailleurs, ne faudrait-il pas jeter la pierre au Gouvernement qui a réalisé cette expérience; elle était le résultat de certaines campagnes électorales qui n'étaient pas très éloignées et où l'on s'était adressé au corps électoral en lui disant: « Surtout pas de charges nouvelles! »

M. Clavier. Vous l'avez dit vous-même!

M. Raymond Bonnefous. Comme dans le Lot! (*Rires.*)

M. Pierre Boudet. Dans le Lot! Ce sont des choses qu'il vaut mieux ne pas évoquer dans une assemblée parlementaire, car vous savez quel a été le résultat. Je ne pense pas que le résultat définitif soit venu à l'appui de l'expérience Pinay ? (*Applaudissements sur certains bancs à gauche.*)

M. Primet. Cela a été un résultat excellent! Espérons qu'il y en aura d'autres comme cela! (*Rires.*)

M. Pierre Boudet. Je disais donc que cette expérience avait été délibérément placée sous le signe de la facilité (*Nouvelles exclamations au centre*) et qu'il était prévisible, qu'il était sûr que vouloir faire appel dans une proportion si importante au crédit ne pouvait en définitive et au terme de l'expérience que se traduire par des difficultés financières que nous touchons du doigt actuellement.

Je regrette, monsieur le président du conseil, qu'ayant accepé la succession vous n'ayez pas fait ce que font les héritiers prévoyants, que vous ne l'ayez pas acceptée sous bénéfice d'inventaire.

M. Brizard. Parce qu'il a plus de courage que vous!

Un sénateur à droite. Comme M. Bidault!

M. Pierre Boudet. Monsieur le président, vous avez certainement dû penser qu'il était peut-être difficile de dire à certaines majorités que des erreurs avaient été commises et je le comprends fort bien. Je pense qu'il n'eût pas été inutile, pour l'avenir, de faire — et plus largement que cela n'a été fait ce soir — le bilan. Vous n'avez pas fait le bilan, vous ne vous êtes pas réservé d'accepter sans bénéfice d'inventaire et aujourd'hui, tout de même, il faut demander le relèvement du plafond des avances de la Banque de France.

M. François Schleiter. Il aurait été peut-être plus sage de ne pas renverser ce gouvernement, monsieur Boudet.

M. Pierre Boudet. Je ne sais pas si cela aurait été plus sage...

M. François Schleiter. Cela aurait peut-être facilité la situation.

M. Pierre Boudet. Il est probable que si les conditions antérieures avaient donné dans le futur ce qu'elles ont donné dans le passé, les difficultés n'en n'auraient pas été réduites pour autant.

M. François Schleiter. Les échéances ont été assurées tant que le gouvernement de M. Pinay a été en fonction.

M. Pierre Boudet. Les échéances ont peut être été assurées jusqu'à ce jour, mais il se trouve que les échéances de 1952 ne pourront être proclamées faites qu'au 28 février et c'est

pour cela qu'aujourd'hui on demande 50 milliards à la Banque de France.

M. François Schleiter. Et vous avez provoqué une crise entre temps.

Mme le président. M. Boudet a seul la parole.

M. Pierre Boudet. Tout en comprenant fort bien que mon propos ne soit pas agréable à tout le monde... (*Interruptions à droite et au centre.*)

M. François Schleiter. Vous partagez régulièrement nos responsabilités!

M. Pierre Boudet. ...je dois tout de même dire quelle sera ma position à l'égard du projet qui nous est proposé. Je l'ai dit: en soi, ce n'est certainement pas un désastre et je me serais volontiers associé au vote positif qui sera certainement celui de la majorité de cette Assemblée, si j'avais eu la certitude que les méthodes employées en 1952 seraient définitivement repoussées. Or, dans le projet de loi actuellement déposé par le Gouvernement, il est établi par les chiffres que ces méthodes dites par certains, impasses, par d'autres, emprunts, que certains qualifient de tunnels et d'autres de culs de sac, ne sont pas pour autant terminées, puisque le déficit prévu dans le projet de budget de 1953 est de 569 milliards, auxquels il faut, d'ailleurs, ajouter un certain nombre de milliards supplémentaires eu égard aux prévisions très optimistes des recettes prévues pour 1953.

Dans ces conditions, et comme je pense que la défense de la monnaie consiste d'abord dans un équilibre rigoureux du budget, comme je suis loin d'avoir la certitude que nous sommes engagés dans une voie nouvelle, comme je ne veux pas, par avance, sembler donner mon accord à cette politique qui reste encore, je le crains, placée sous le signe de la facilité financière, je déclare que, ne voulant pas donner au Gouvernement une preuve d'hostilité délibérée, faisant des réserves sur la politique financière que l'on entend encore suivre...

M. Clavier. Vous vous abstiendrez!

M. Pierre Boudet. ...je m'abstiendrai, très courageusement... (*Exclamations et rires à droite et au centre.*)

Plusieurs sénateurs à droite. Bravo!

M. Pierre Boudet. ... car l'abstention volontaire, lorsqu'on en donne le motif, représente, monsieur Clavier, une position politique. Je suis monté à cette tribune pour exposer les raisons de cette abstention. Beaucoup qui pensent comme moi n'iront sans doute pas jusqu'à s'abstenir volontairement.

Je pense que ma position est honnête. En tout cas, j'en ai donné les motifs. C'est à vous de les juger, de les faire vôtres ou de les rejeter. Ce sont les miens. (*Applaudissements sur certains bancs à gauche.*)

Mme le président. La parole est à M. le président du conseil.

M. René Mayer, *président du conseil.* Mesdames, messieurs les sénateurs, mon propos en montant à cette tribune, n'est pas uniquement de répondre à l'intervention de M. Boudet qui, parlant en son nom personnel, a dit que ce projet n'était pas catastrophique, qu'il était même bon, mais qu'il ne le voterait pas. (*Rires à droite et au centre.*)

M. Pierre Boudet. Il en a donné les raisons, monsieur le président!

M. le président du conseil. Le Gouvernement a été sensible à l'éloquente adjuration de M. le rapporteur général. La conscience de M. le rapporteur général, sa compétence, et la justesse, trop souvent reconnue après coup, de ses vues financières, ne sont contestées ici par personne. Mais je lui demande de prendre la mesure de la position présente du Gouvernement, de celle dans laquelle il s'est trouvé, et de celle dans laquelle il aborde, avec un budget déjà voté quant aux dépenses plus qu'aux trois quarts, la fin de la discussion budgétaire, le règlement de l'équilibre et la loi de finances.

Sur le passé, dont je ne veux pas parler sinon avec objectivité et modération, je ne suis nullement d'accord avec les critiques excessives qui ont été apportées à cette tribune par l'orateur du parti socialiste, qui a paru réclamer des impôts dont je me demande, au cas où ils seraient proposés demain, alors que le parti socialiste n'est plus dans la majorité, s'il les voterait — ce dont je doute. (*Rires.*)

J'en doute aussi pour la raison que M. Courrière a indiquée, à savoir que si, l'année dernière, à pareille époque, nous étions encore en période d'expansion économique, il n'en est plus de même. Aujourd'hui, nous nous trouvons en présence d'une certaine récession, d'une diminution de l'expansion qui les rendrait certainement plus difficiles encore à faire accepter par l'opposition.

M. Chochoy. L'asphyxie provoquée par votre politique.

M. le président du conseil. La lutte contre l'inflation budgétaire ne demande pas présentement de geste très spectaculaire. Elle demande d'abord la réduction des dépenses au minimum, à ce plancher dont a parlé M. le rapporteur général dans son rapport. Elle demande aussi de faire rendre aux impôts existants, en les réaménageant, le cas échéant, tout ce qu'ils doivent rendre.

M. le rapporteur général. Parfaitement!

M. le président du conseil. Elle demande aussi une stimulation de l'économie, car on ne lutte pas contre l'inflation uniquement en réduisant les dépenses.

Elle exige la combinaison de deux devoirs très ardus, une politique financière stricte et en même temps une réanimation de l'économie, qui suppose le maniement du crédit et qui suppose, dans la situation où nous nous trouvons, de donner un peu de flexibilité au crédit en matière agricole, en matière d'investissements, en matière de logement, en matière d'exportation, si nous voulons que notre balance des comptes, qui a commencé de se relever dans les derniers mois, avec une balance commerciale meilleure, puisse affronter sans dommage l'année 1953.

Tout cela, ce sont des efforts. Je pense que ce n'est pas à moi qu'on reprocherait un goût particulier pour la politique de facilité; j'en serais, étant donné mon passé, tout surpris et autant que de me voir comparé à une feuille de papier à cigarettes. (*Rires à droite et au centre.*)

Je ne dis pas que, sur certains points peut-être, il n'aurait pas mieux valu m'écouter un peu plus tôt. Mais je dois indiquer qu'aujourd'hui où nous pouvons prendre regard sur ce qui s'est passé depuis un an, nous voyons que le Gouvernement présidé par M. Pinay a lutté pour arriver à un résultat qu'il a obtenu dans le domaine de la stabilité des prix et que cela a été un fait capital, essentiel.

Je l'ai indiqué dans la déclaration d'investiture dont j'ai donné connaissance à l'Assemblée nationale et qui, pour n'avoir pas été affichée dans les communes par mesure d'économie, décidée par moi, n'en figure pas moins au *Journal officiel.*

Le Gouvernement n'a pas fait d'impôts nouveaux. Il s'est assujetti obligatoirement lui-même à mener une vie financière difficile, étant donné le montant des dépenses et l'étendue de l'impasse.

Mais les réformes qui avaient été proposées ne sont pas encore votées. Il n'y a pas eu de réforme de la sécurité sociale, de réforme de l'assistance, de réforme fiscale.

Messieurs les sénateurs, vous avez entendu l'appel viril de M. le rapporteur général. La lettre rectificative que le présent Gouvernement a déposée sur le bureau des assemblées vous donnera une excellente opportunité de montrer que vous avez été sensibles à son appel...

M. le rapporteur général. Je crois que ce sera encore insuffisant, monsieur le président du conseil.

M. le président du conseil. ...et que vos votes suivront les applaudissements que vous lui avez très justement décernés. Croyez bien que si ces textes sont votés, le crédit de l'Etat en retirera de très bienfaisants effets avec la confiance de l'épargne. Croyez bien que si un gouvernement reçoit, à défaut de loi votée par le Parlement, le droit d'opérer des aménagements fiscaux par décret, d'opérer des aménagements dans la sécurité sociale et dans les lois d'assistance de la même manière, cela aura certainement, pour la tenue du crédit, dans la psychologie de notre pays, des effets très importants. Et si, comme je l'espère, vous votez, après l'Assemblée nationale, ces dispositions, vous aurez montré que le Conseil de la République, comme le Gouvernement, est contre la politique de facilité, qu'il est pour une politique française d'honnêteté devant les faits et d'efforts continus.

Efforts continus pour agir sur les prix en vue de leur stabilité, efforts continus pour l'abaissement des prix de revient, en rétablissant, partout où cela est possible, une concurrence salutaire, efforts continus pour ranimer l'économie par le pro-

gramme de logements actuellement en préparation et par son exécution très prochaine, efforts continus pour développer les marchés et les débouchés de notre agriculture.

J'espère que le Conseil de la République considère le présent Gouvernement et son chef comme capables d'un tel effort. L'espoir des membres de ce Gouvernement et de leur chef est d'y voir s'y associer les Assemblées. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. Brizard. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Brizard.

M. Brizard. Monsieur le président du conseil, mon premier geste sera pour vous remercier de vos paroles d'honnêteté morale vis-à-vis de votre prédécesseur, qui a été à mon avis attaqué bien injustement auparavant. Messieurs les socialistes et messieurs du mouvement républicain populaire, vous avez eu le pouvoir pendant sept ans. Quand M. Pinay a pris le pouvoir, dans quelle situation aviez-vous laissé le pays ?

M. Pierre Boudet. C'était M. Edgar Faure qui était président du conseil, adressez-vous à côté !

M. Brizard. M. Pinay ne prenait que votre succession.

M. Chochoy. Il faut s'arrêter à M. Edgar Faure.

M. Brizard. Si vous voulez !

Les déclarations de M. le ministre des finances confirment la volonté de continuer la politique de M. Pinay. C'est pourquoi nous ne pouvons que vous suivre, monsieur le président du conseil. Si on fait le bilan de l'expérience Pinay, je demande que les Assemblées fassent leur bilan moral, car il est certain que si nous avions, depuis quelques années, fait moins de démagogie dans les Assemblées...

M. le rapporteur général. Très juste !

M. Brizard. ...et si nous avions eu plus de courage, la France n'en serait pas où elle est. (*Applaudissements sur certains bancs à gauche, ainsi qu'au centre et à droite.*)

M. Pierre Boudet. Nous votons les impôts plus souvent que vous, monsieur Brizard.

M. Maurice Walker. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Walker.

M. Maurice Walker. Je voudrais expliquer le vote du groupe du mouvement républicain populaire qui, tout à l'heure, acceptera le projet du Gouvernement.

Je rappelle à cette assemblée que notre groupe, depuis six ans qu'il siège ici, a toujours suivi, contrairement à ce que vous croyez, monsieur Brizard, une politique courageuse. Nous nous sommes associés aux économies lorsqu'on nous les a demandées. Nous nous sommes associés au vote des impôts, quand ils étaient nécessaires et parce que, comme vous, nous avons le souci de la défense de la monnaie.

M. Alain Poher. Tout le monde ne les a pas votés, ces impôts !

M. Maurice Walker. Vous avez fait, monsieur Brizard, une allusion à la politique de M. Pinay. Permettez-moi de vous rappeler ce que j'ai dit ici, à la tribune du Conseil. J'ai dit à M. Pinay : « Vous tentez une expérience de stabilité des prix. Vous pouvez la réussir, mais je crains — et mes craintes se sont réalisées — que cette expérience ne se fasse en développant dans ce pays du chômage, c'est-à-dire du sous-emploi », car vous savez comme moi qu'on peut réussir la stabilité, mais on court alors le risque du sous-emploi.

M. Pinay a réussi à stabiliser les prix, mais pour celui qui ne travaille plus que trente-heux heures par semaine au lieu de quarante, les prix ont monté de 20 p. 100. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche.*)

Ainsi, voyez-vous, la tentative a été courageuse. Nous nous y sommes associés parce que nous avons cru devoir le faire, mais cette tentative n'a pas réussi, il faut le reconnaître aussi, car aujourd'hui, nous en sommes au même point que l'année dernière.

M. Schleiter. Vous n'en espériez pas tant !

M. Maurice Walker. L'année dernière, à la même époque, notre économie allait encore de l'avant. Ce n'est plus le cas aujourd'hui, hélas !

Laissez-moi conclure et vous demander de vous associer à une politique courageuse, qui consiste d'une part, à voter les économies, quand elles sont nécessaires, et à voter les impôts, quand c'est indispensable.

Au lieu de nous disputer, unissons-nous, construisons quelque chose de solide ; ayons le courage de le faire et je crois que nous réussirons. (*Applaudissements sur certains bancs à gauche.*)

Mme le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion de l'article unique du projet de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion de l'article unique.*)

Mme le président. Je donne lecture de l'article unique :

« *Article unique.* — Est approuvée la convention ci-annexée, passée le 22 janvier 1953 entre le ministre des finances et le gouverneur de la Banque de France. Pour l'application de l'article 1er de ladite convention, il est dérogé, à titre temporaire, aux dispositions de l'article 1er du décret-loi du 17 juin 1938. »

M. de Maupeou. Je demande la parole pour expliquer mon vote.

Mme le président. La parole est à M. de Maupeou.

M. de Maupeou. Mes chers collègues, je tiens à expliquer mon vote. Contrairement à certains d'entre vous, j'ai la conviction que si le gouvernement de M. Pinay n'avait pas été renversé, les échéances de fin décembre, de fin janvier et les suivantes auraient été assurées. (*Mouvements sur divers bancs à gauche.*)

J'ai donc l'impression qu'on nous demande ce soir de payer les frais de la crise ministérielle et que ceux qui nous le demandent sont en partie ceux qui l'ont provoquée.

Dès lors vous comprendrez mon embarras devant le cas de conscience qui se pose pour moi. Je tiens donc à préciser que je n'ai qu'une confiance limitée — je regrette de devoir le dire — dans le Gouvernement actuel, mais je crois impossible, loyalement, de ne pas lui donner sa chance, de ne pas lui donner les moyens de faire face à ses obligations immédiates en lui permettant notamment de payer les fonctionnaires à la fin du mois.

C'est la seule raison pour laquelle je voterai, mais à contre cœur, le projet de convention qui nous est soumis.

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'avis sur le projet de loi.

Je suis saisie d'une demande de scrutin présentée par le groupe socialiste.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.*)

Mme le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin :

Nombre de votants	313
Majorité absolue	157
Pour l'adoption	228
Contre	85

Le Conseil de la République a adopté.

— 14 —

DEPOT DE RAPPORTS

Mme le président. J'ai reçu de M. Julien Brunhes un rapport fait au nom de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme, sur le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, portant statut du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile (n° 523, année 1952).

Le rapport sera imprimé sous le n° 24 et distribué.

J'ai reçu de M. Reynouard un rapport fait, au nom de la commission du travail et de la sécurité sociale, sur la proposition de loi, déposée au Conseil de la République, adoptée par l'Assemblée nationale, relative à l'honorariat des anciens conseillers prud'hommes (n°s 710, année 1951, et 666, année 1952).

Le rapport sera imprimé sous le n° 27 et distribué.

— 15 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

Mme le président. Voici quel pourrait être l'ordre du jour de notre prochaine séance publique, fixée au mardi 27 janvier, à quinze heures:

Réponses du ministre de la France d'outre-mer aux questions orales suivantes:

I. — M. Charles Okala demande à M. le ministre de la France d'outre-mer s'il n'estime pas trop limitative l'énumération faite à l'article 13 du nouveau statut des administrateurs de la France d'outre-mer, des séjours admis pour l'avancement en équivalence au temps de commandement et au temps de présence dans une circonscription territoriale; s'il est disposé à compléter l'article 13 par l'inclusion, dans une nouvelle rédaction, d'autres séjours susceptibles d'entrer également en ligne de compte pour l'aptitude à l'avancement: séjour dans les états du Levant au service du haut commissariat ou de la délégation générale de France, services effectués en qualité de chef d'une direction territoriale ou de directeur d'un cabinet de gouverneur (n° 322).

II. — M. Charles Okala demande à M. le ministre de la France d'outre-mer s'il a l'intention de proposer une rectification prochaine à l'article 19 du nouveau statut du corps des administrateurs de la France d'outre-mer et si la rédaction actuelle de cet article, qui omet de prévoir des dispositions transitoires en ce qui concerne le temps de séjour outre-mer exigé pour l'avancement, ne lui paraît pas injuste à l'égard d'un certain nombre d'administrateurs, et plus particulièrement de ceux qui ont été intégrés dans le cadre de 1944, 1945 ou 1946 pour services rendus à la France au cours de la dernière guerre (n° 323).

III. — M. Charles Okala demande à M. le ministre de la France d'outre-mer s'il entre dans ses intentions de proposer une modification aux dispositions de l'article 24 du décret n° 51-460 du 23 avril 1951, fixant le statut particulier des administrateurs de la France d'outre-mer; si cette dispostiion ne lui paraît pas devoir subir certains aménagements tant en raison de la suspicion injuste qu'elle fait peser sur des fonctionnaires dont l'intégrité ne saurait être mise en cause, que parce qu'elle prive les administrations publiques ou privées du concours que pourraient leur apporter certaines femmes d'administrateurs; et si le texte actuel ne lui paraît pas pénaliser injustement des fonctionnaires qui n'ont pas droit par ailleurs, à tous les avantages concédés à d'autres cadres (n° 324).

IV. — M. Charles Okala demande à M. le ministre de la France d'outre-mer s'il entre dans ses intentions de proposer une modification aux dispositions réglementaires applicables au corps des administrateurs de la France d'outre-mer fixant à cinquante-cinq ans l'âge de la retraite pour les fonctionnaires de cette catégorie; et si une disposition dans ce sens ne lui semble pas souhaitable, de manière à maintenir au service du territoire des fonctionnaires d'expérience qui, dans la généralité des cas, et par suite des progrès intervenus tant dans les conditions d'existence outre-mer que dans le domaine de la médecine tropicale, conservent encore à l'âge actuel de la retraite une réelle aptitude à servir (n° 325).

V. — M. Charles Okala demande à M. le ministre de la France d'outre-mer quelles dispositions il a prises ou compte prendre pour étendre aux directeurs de l'enseignement, aux directeurs des postes, télégraphes et téléphones, ainsi qu'à d'autres fonctionnaires élevés au rang de directeur: 1° le bénéfice des soldes à indice fonctionnel pour leur permettre de faire face à des obligations découlant de leurs charges; 2° le bénéfice d'une indemnité pour travaux supplémentaires accordée jusqu'ici aux régies financières de la métropole et de certains territoires d'outre-mer; et rappelle que, au cours d'un débat sur le budget de la France d'outre-mer, lors du précédent Gouvernement, des promesses lui avaient été faites concernant ces extensions qui faisaient alors l'objet de diverses études (n° 326);

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant statut du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile (N°s 523, année 1952, et 24, année 1953. — M. Julien Brunhes, rapporteur et avis de la commission de la défense nationale. — M. Maroselli, rapporteur);

Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à la réparation des préjudices de carrière subis par certains fonctionnaires (N°s 517 et 670, année 1952. — M. Soldani, rapporteur);

Discussion de la proposition de résolution de MM. Armengaud, Robert Aubé, Bousch, Delfortrie, René Depreux, Julien Gautier, Laurent-Thouverey, Léger, Longchambon, Noval, Tharradin et de Villoutreys tendant à inviter le Gouvernement à mettre en œuvre les mesures préconisées par la commission de la production industrielle en vue d'assurer l'expansion de la recherche et de l'exploitation du pétrole et du gaz naturel en France métropolitaine et en Afrique du Nord (N°s 682, année 1951, et 551, année 1952. — M. Armengaud, rapporteur).

Il n'y a pas d'opposition ?...

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée le vendredi 23 janvier, à deux heures trente minutes.)

Le Directeur du service de la sténographie du Conseil de la République,
CH. DE LA MORANDIÈRE.

Propositions de la conférence prescrite par l'article 32 du règlement du Conseil de la République.

(*Réunion du 22 janvier 1953.*)

Conformément à l'article 32 du règlement, le président du Conseil de la République a convoqué pour le jeudi 22 janvier 1953 les vice-présidents du Conseil de la République, les présidents des commissions et les présidents des groupes.

La conférence des présidents propose au Conseil de la République de tenir séance:

A. — Mardi 27 janvier, à quinze heures, avec l'ordre du jour suivant:

1° Réponses de M. le ministre de la France d'outre-mer à cinq questions orales sans débat (n°s 322, 323, 324, 325 et 326) de M. Charles Okala;

2° Discussion de la proposition de loi (n° 517, année 1952), adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à la réparation des préjudices de carrière subis par certains fonctionnaires;

3° Discussion de la proposition de résolution (n° 682, année 1952) de M. Armengaud et plusieurs de ses collègues, tendant à inviter le Gouvernement à mettre en œuvre les mesures préconisées par la commission de la production industrielle en vue d'assurer l'expansion de la recherche et de l'exploitation du pétrole et du gaz naturel en France métropolitaine et en Afrique du Nord.

B. — Jeudi 29 janvier, à quinze heures trente, avec l'ordre du jour suivant:

1° Discussion du projet de loi (n° 531, année 1952), adopté par l'Assemblée nationale, portant approbation de la convention signée le 1er avril 1950 entre la France et la principauté de Monaco, tendant à éviter les doubles impositions et à codifier les règles d'assistance en matière successorale;

2° Sous réserve de la distribution du rapport, discussion du projet de loi (n° 567, année 1952), adopté par l'Assemblée nationale, tendant à autoriser le Président de la République française à ratifier la convention concernant les stagiaires signée le 17 avril 1950 entre les cinq pays cosignataires du traité de Bruxelles;

3° Discussion de la proposition de loi (n° 516, année 1952), adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier les dispositions de la loi du 25 août 1948 permettant la revision du prix de certains baux à loyer d'immeubles ou de locaux à usage commercial, industriel ou artisanal;

4° Sous réserve de la distribution du rapport, discussion de la proposition de loi (n° 606, année 1952), déposée au Conseil de la République, adoptée par l'Assemblée nationale, relative à l'honorariat des anciens conseillers prud'hommes;

5° Discussion du projet de loi (n° 523, année 1952), adopté par l'Assemblée nationale, portant statut du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile.

C. — Vendredi 30 janvier, à quinze heures, avec l'ordre du jour suivant:

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1953 (intérieur).

D'autre part, la conférence des présidents a d'ores et déjà envisagé les dates des jeudi 19 et vendredi 20 février pour la discussion du projet de loi (n° 436, année 1952), adopté par l'Assemblée nationale, organisant le contrôle des ententes économiques et assurant la liberté de la production et du commerce.

ANNEXE

au procès-verbal de la conférence des présidents.

(Application de l'article 32 du règlement.)

NOMINATION DE RAPPORTEURS

AGRICULTURE

M. Le Bot a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 620, année 1953), adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier les articles 14 et 18 de la loi n° 47-1564 du 23 août 1947 relative à l'institution d'un ordre national des vétérinaires.

M. Brettes a été nommé rapporteur de sa proposition de résolution (n° 23, année 1952) tendant à inviter le Gouvernement à déposer dans les plus brefs délais un projet portant création d'un fonds d'équipement rural.

BOISSONS

M. de Geoffre a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 639, année 1952), adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à créer un comité interprofessionnel des vins d'origine du pays nantais.

M. Jean Durand a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 640, année 1953), adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à créer le conseil interprofessionnel des vins de la région de Bergerac.

JUSTICE

M. Marcilhacy a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 642, année 1952), adopté par l'Assemblée nationale, tendant à modifier les articles 39 et 48 de la loi du 29 juillet 1881 sur la liberté de la presse.

M. Charlet a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 658, année 1952), adopté par l'Assemblée nationale, modifiant les articles 119 et 135 du code d'instruction criminelle.

M. Jozeau-Marigné a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 643, année 1952), adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier l'article 238 du code civil et les articles 877 et 878 du code de procédure civile.

M. Rabouin a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 644, année 1952), adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier la loi du 12 juillet 1909 sur la constitution du bien de famille insaisissable.

M. Rabouin a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 665, année 1952), adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier l'alinéa 7 de l'article 2135 du code civil sur l'hypothèque légale de la femme mariée.

M. Delalande a été nommé rapporteur de la proposition de résolution (n° 654, année 1952) de M. Rabouin tendant à inviter le Gouvernement à déposer un projet de loi portant modification de l'article 1er de la loi du 1er juin 1923, modifiée par la loi du 17 mars 1924, de façon à rendre obligatoire sur tous les papiers de commerce ou factures la mention de la nature de l'entreprise ainsi que les nom et qualité de la personne qui les dirige.

M. Jozeau-Marigné a été nommé rapporteur pour avis du projet de loi (n° 636, année 1952), adopté par l'Assemblée nationale, tendant à modifier et à compléter l'ordonnance n° 45-609 du 10 avril 1945 relative aux travaux préliminaires à la reconstruction, renvoyé pour le fond à la commission de la reconstruction.

MARINE

M. Claireaux a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 638, année 1952), adopté par l'Assemblée nationale, relatif à l'élection des conseils d'administration des caisses nationales d'allocations familiales des marins du commerce et de la pêche maritime.

TRAVAIL

M. Ruin a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 664, année 1953), adopté par l'Assemblée nationale, relatif au règlement, en cas de décès de l'assuré en temps de guerre, des contrats d'assurances en cas de vie souscrits auprès de la caisse nationale des retraites pour la vieillesse ou de la caisse nationale d'assurance en cas de décès.

Erratum

au compte rendu in extenso *de la 2e séance du 21 janvier 1953.*

Page 116, 1re colonne:

— 8 —

NOMINATION DE MEMBRES DE COMMISSIONS

Au lieu de:

Membres de la commission de l'agriculture.

Titulaire: M. Gravier; suppléant: M. Brousse.

Lire:

Membres de la commission de l'agriculture.

Titulaire: M. Marcel Lemaire; suppléant: M. Brousse.

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRESIDENCE DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE LE 22 JANVIER 1953

Application des articles 84 à 86 du règlement, ainsi conçus:

« Art. 84. — *Tout sénateur qui désire poser une question orale au Gouvernement en remet le texte au président du Conseil de la République, qui le communique au Gouvernement.*

« *Les questions orales doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés, sous réserve de ce qui est dit à l'article 87 ci-dessous, elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur.*

« *Les questions orales sont inscrites sur un rôle spécial au fur et à mesure de leur dépôt.*

« Art. 85. — *Le Conseil de la République réserve chaque mois une séance pour les questions orales posées par application de l'article 84. En outre, cinq d'entre elles sont inscrites, d'office, et dans l'ordre de leur inscription au rôle, en tête de l'ordre du jour de chaque mardi.*

« *Ne peuvent être inscrites à l'ordre du jour d'une séance que les questions déposées huit jours au moins avant cette séance.*

« Art. 86. — *Le président appelle les questions dans l'ordre de leur inscription au rôle. Après en avoir rappelé les termes, il donne la parole au ministre.*

« *L'auteur de la question, ou l'un de ses collègues désigné par lui pour le suppléer, peut seul répondre au ministre; il doit limiter strictement ses explications au cadre fixé par le texte de sa question; ces explications ne peuvent excéder cinq minutes.*

« *Si l'auteur de la question ou son suppléant est absent lorsqu'elle est appelée en séance publique, la question est reportée d'office à la suite du rôle.*

« *Si le ministre intéressé est absent, la question est reportée à l'ordre du jour de la plus prochaine séance au cours de laquelle doivent être appelées des questions orales.* »

563. — 22 janvier 1953. — **M. Emile Aubert** demande à **M. le ministre de la défense nationale et des forces armées** les raisons pour lesquelles un fonctionnaire français d'origine alsacienne, ayant refusé de faire la guerre contre la France en 1914 et de ce fait incarcéré jusqu'en 1918 dans différentes prisons et camps de concentration allemands, ne peut bénéficier, pour le calcul de l'ancienneté des services exigés pour la retraite et l'avancement, du temps de service militaire effectué par sa classe, alors que ses compatriotes qui ont servi dans l'armée allemande durant toute la guerre de 1914-1918 bénéficient des mêmes avantages que ceux ayant accompli leur service militaire dans l'armée française.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE LE 22 JANVIER 1953

Application des articles 82 et 83 du règlement ainsi conçus:

« Art. 82. — *Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Conseil de la République, qui le communique au Gouvernement.*

« *Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur et à un seul ministre.* »

« Art. 83. — *Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu in extenso; dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.*

« *Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion.* »

PRESIDENCE DU CONSEIL

Secrétariat d'Etat.

4033. — 22 janvier 1953. — **M. Gabriel Montpied** expose à **M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil** la situation des agents en surnombre de la direction générale du contrôle des enquêtes économiques et détachés à la direction générale des impôts (contributions directes, indirectes, enregistrement, à la direction générale des douanes, aux services du Trésor, à l'administration des postes, télégraphes et téléphones, des tabacs, etc.) et lui signale qu'en vertu de la loi de finances du 31 janvier 1950, (art. 31 et 38), environ 1.200 fonctionnaires des cadres supérieur, principal et secondaire du contrôle économique, issus principalement des régies financières ou recrutés directement par concours, ont été mis à la disposition des divers services cités ci-dessous, que depuis bientôt trois ans, malgré les textes d'application (décret n° 52-75 du 15 janvier 1952, note commune n° 725 du 28 juin 1952 prévoyant la réintégration ou l'intégration dans les administrations de rattachement), la situation de ces agents régulièrement recrutés, pourvus d'es diplômes nécessaires et qui ont permis, grâce à un travail ingrat, de limiter l'inflation n'est pas solutionnée et cause aux intéressés de graves préjudices avancement retardé ou impossible, candidature pour tel ou tel poste non admise, résidence incertaine, expectative déprimante et compte-tenu de ces faits, demande: 1° quels sont les obstacles qui s'opposent à l'exécution des mesures décidées par le Gouvernement; 2° dans quel délai il envisage de mettre fin à cette anomalie.

ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE LA GUERRE

4034. — 22 janvier 1953. — **M. Edgar Tailhades** rappelle à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre** que la majoration (pour le grade) des pensions de veuves de guerre 1914-1918 était identique, au moment de la concession de la pension, pour le sergent-major et pour l'aspirant, mais qu'il n'en est plus de même actuellement, la deuxième étant nettement supérieure à la première et la différence étant assez importante pour qu'il soit tenu compte du grade réel du militaire décédé; lui expose qu'une veuve d'aspirant de la guerre 1914-1918 continue à ne percevoir qu'une majoration basée sur le grade de sergent-major; et demande quelle procédure doit utiliser cette veuve d'aspirant pour pouvoir bénéficier de la majoration correspondante au grade d'aspirant.

DEFENSE NATIONALE ET FORCES ARMEES

4035. — 22 janvier 1953. — **M. Jean Coupigny** signale à **M. le ministre de la défense nationale et des forces armées** que la réponse qu'il a reçue à sa question écrite n° 3914 du 21 novembre 1952 ne répond qu'au deuxième paragraphe, et ne résoud pas la question posée sur le relèvement éventuel de l'indice de solde dans le grade de médecin commandant, par étalement de l'échelon de 450 à 560, et lui demande s'il n'estime pas opportun de saisir la fonction publique de cette question, seule solution, semble-t-il, propre à empêcher les médecins commandants, particulièrement des troupes coloniales, de demander leur mise à la retraite dès qu'il atteignent vingt-cinq ans de service.

FINANCES

4036. — 22 janvier 1953. — **M. Jean Nayat** expose à **M. le ministre des finances** que l'article 273 du code général des impôts concernant l'assiette des taxes sur le chiffre d'affaires précise notamment que: pour la liquidation de l'impôt, le chiffre d'affaires est constitué par le montant des ventes; que les producteurs sont autorisés à déduire, chaque mois, de la taxe à la production applicable à leurs opérations, le montant de celle qui figure sur leurs factures d'achats de matières ou produits visés à l'article 267; que cette déduction ne peut être effectuée que sur la déclaration déposée par les redevables au titre du mois suivant, celui de l'établissement de ces factures ou de la réalisation de ces achats; et demande: 1° si l'administration des contributions indirectes peut considérer comme un délai de rigueur le délai d'un mois fixé par l'article 273 précité lorsqu'un producteur a omis, par suite d'une erreur, de déduire une partie des taxes payées au titre des mois précédents, lors de ses déclarations mensuelles; 2° si une erreur de cette nature ne peut être réparée au cours des déclarations mensuelles suivantes, la bonne foi du contribuable ne pouvant être mise en cause puisque l'erreur a été faite à son détriment et au profit du Trésor.

4037. — 21 janvier 1953. — **M. René Plazanet** expose à **M. le ministre des finances** que l'article 752 du code général des impôts assujettit aux droits de mutation par décès les fonds publics, actions, obligations, parts d'intérêts, créances et généralement toutes les valeurs mobilières étrangères de quelque nature qu'elles soient, dépendant d'une succession régie par la loi française; que le principe de la territorialité de l'impôt s'oppose à la perception des droits de mutation par décès sur les biens ayant leur assiette matérielle en dehors de notre pays; que sous le rapport de l'assiette matérielle des biens et pour l'application des dispositions concernant les décla-

zations « d'avoirs à l'étranger » l'administration considère que certains biens incorporels se trouvent avoir, du fait des instruments qui les constatent, une assiette matérielle à l'étranger et tel est le cas, notamment, des comptes de dépôt n'ayant pas un caractère accidentel et temporaire et des comptes courants ouverts dans des établissements de banque situés à l'étranger lesquels font partie des avoirs consolidés à l'étranger qui doivent être déclarés; que les fonds de commerce exploités en dehors de notre pays font partie des avoirs consolidés à l'étranger et que leur valeur à déclarer est celle de l'actif qui s'y trouve investi (y compris les marchandises, les espèces en caisse, les comptes en banques ainsi que les créances sur clients) déduction faite du passif propre de l'organisme envisagé; que les créances se rattachant à l'exploitation d'un fonds de commerce dépendent dudit fonds dont elles constituent un élément actif et de bilan; demande si, compte tenu du principe de la territorialité de l'impôt et de la position de l'administration sous le rapport de l'assiette matérielle de certains biens incorporels conservés à l'étranger, il n'y a pas lieu de considérer que les créances commerciales, quelles qu'elles soient, dépendant d'un fonds de commerce exploité en dehors de notre pays, se trouvent exclues des valeurs mobilières tombant sous le coup des dispositions de l'article 752 du code général des impôts.

4038. — 21 janvier 1953. — **M. Jean Reynouard** demande à **M. le ministre des finances** s'il est exact que certains industriels ayant des représentants sans contrat de mandat, profitent de cette situation pour ne pas régler l'impôt de 5 p. 100 sur les salaires de ceux-ci, en sorte que ces représentants sont tenus de régler l'impôt de la taxe proportionnelle; rappelle que les clauses du contrat de mandat obligent les représentants au même titre que celles du contrat de louage de services à visiter la clientèle dans un rayon donné et ne modifient pas la rémunération faite dans les deux cas à la commission; et demande s'il ne considère pas la chose comme un abus et s'il lui apparaît qu'un texte serait nécessaire pour éviter que celui-ci ne persiste.

INTERIEUR

4039. — 21 janvier 1953. — **M. Marcel Regier** rappelle à **M. le ministre de l'intérieur** qu'il a fait connaître à différentes reprises, depuis 1949, qu'une étude approfondie était effectuée par les services intéressés de son département du ministère du travail et de la sécurité sociale, et du gouvernement général de l'Algérie, en vue de réaliser la fusion des cadres algériens et métropolitains du service de l'inspection du travail et de la main-d'œuvre, et que des accords de principe ont déjà été donnés; lui signale que: 1° aucune nomination n'a été prononcée afin de pourvoir le poste unique d'inspecteur divisionnaire du travail et de la main-d'œuvre en Algérie, vacant depuis le mois de mai 1949; 2° les inspecteurs divisionnaires adjoints du travail et de main-d'œuvre n'ont pas été reclassés dans les conditions fixées pour leurs collègues de la métropole; 3° l'avancement d'un directeur départemental du travail et de la main-d'œuvre à la classe exceptionnelle n'a pas été prononcé bien que cet avancement soit prévu par les textes en vigueur en Algérie; 4° l'avancement d'échelon des inspecteurs du travail et de la main-d'œuvre est arrêté à l'indice 460 alors que l'arrêté gubernatorial du 31 décembre 1948 portant fixation des indices de traitement algériens prévoit, pour le dernier échelon de ce grade, l'indice 500; 5° les tableaux d'avancement de grade n'ont pas été établis depuis l'année 1957; 6° le statut métropolitain des inspecteurs du travail et de la main-d'œuvre fixé par le décret du 20 octobre 1950 n'a pas été étendu à l'Algérie; et, qu'en conséquence, il n'a pu être donné une suite positive aux demandes réitérées adressées par son département à M. le gouverneur général de l'Algérie en vue de réaliser la fusion des cadres algérien et métropolitain du service de l'inspection du travail et de la main-d'œuvre; lui demande les mesures qu'il compte prendre pour remédier au plus tôt à cette situation préjudiciable au bon fonctionnement du service de l'inspection du travail et de la main-d'œuvre en Algérie, et comment il compte rétablir la situation des agents de ce service dont l'avancement de grade ou de classe est suspendu depuis plusieurs années par les soins excessifs apportés à l'examen de cette question par les services du gouvernement général de l'Algérie.

SANTE PUBLIQUE ET POPULATION

4040. — 22 janvier 1953. — **M. Yves Le Bot** expose à **M. le ministre de la santé publique et de la population** qu'une commission cantonale d'assistance a refusé l'octroi de l'allocation temporaire aux vieux, en motivant ce refus par le considérant suivant: « considérant que les besoins de la personne en cause sont en fait assurés par la communauté dont il dépend »; il s'agissait en l'espèce d'un ancien maître de l'enseignement libre qui remplissait toutes les conditions exigées pour l'obtention de l'allocation; demande si le motif invoqué lui paraît valable, en l'état actuel de notre législation.

TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

4041. — 21 janvier 1953. — **M. André Méric** signale à **M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme** la légitime émotion qui existe au sein des syndicats nationaux de la navigation aérienne à propos des licenciements qui ont eu lieu et de ceux qui sont envisagés par la suite et lui demande: 1° si les propositions de licenciements sont soumises aux commissions paritaires et si les intéressés sont invités à fournir, au vu de leurs dossiers, tous les moyens propres à leur défense; 2° si les licenciements des contractuels sont effectués en application de l'article 12 du décret n° 48-1018.

Erratum

au compte rendu in extenso *de la séance du 20 janvier 1953.*

(Questions écrites.)

Page 49, 1re colonne, 1re ligne, au lieu de: « 4025 », au début de la seconde question écrite de M. Raymond Pinchard à M. le ministre du budget, lire: « 4025 *bis* ».

ANNEXES AU PROCES-VERBAL

DE LA

séance du jeudi 22 janvier 1953.

SCRUTIN (N° 17)

Sur les amendements (nos 1 et 2) de MM. Léo Hamon et Abel-Durand à l'article 13 de la proposition de loi relative à diverses dispositions d'ordre financier intéressant l'épargne.

Nombre des votants	267
Majorité absolue	134
Pour l'adoption	93
Contre	174

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.
Abel-Durand.
Assailliit.
Auberger.
Aubert.
de Bardonnèche.
Henri Barré (Seine).
Jean Bène.
Pierre Boudet.
Marcel Boulangé (territoire de Belfort).
Georges Boulanger (Pas-de-Calais).
André Boutemy.
Bozzi.
Brettes.
Mme Gilberte Pierre-Brossolette.
Charles Brune (Eure-et-Loir).
Julien Brunhes (Seine).
Canivez.
Carcassonne.
Mme Marie-Hélène Cardot.
Champeix.
Gaston Charlet.
Chazette.
Chochoy.
Claireaux.
Claparède.
Clerc.
Pierre Commin.
André Cornu.
Courrière.
Darmanthé.
Dassaud.
Denvers.
Paul-Emile Descomps
Amadou Doucouré.
Roger Duchet.
Durieux.
Ferrant.
Gaiuing.
Jean Geoffroy.
Giauque.
Grégory.
Léo Hamon.
Hauriou.
Yves Jaouen.
Koessler.
Georges Laffargue.
Louis Lafforgue.
Albert Lamarque.
Lamousse.
Lasalarié.
Léonetti.
Jean Malonga.
Pierre Marty.
Hippolyte Masson.
Mamadou M'Bodje.
de Menditte.
Menu.
Méric.
Minvielle.
Montpied.
Motais de Narbonne.
Marius Moutet.
Naveau.
Arouna N'Joya.
Charles Okala.
Alfred Paget.
Paquirissamypoullé.
Pauly.
Péridier.
Ernest Pezet.
Pic.
Alain Poher.
Poisson.
Razac.
Riviérez.
Romani.
Alex Roubert.
Emile Roux.
François Ruin.
Marcel Rupied.
François Schleiter.
Schwartz.
Soldani.
Southon.
Symphor.
Edgard Tailhades.
Vandaele.
Vanrullen.
Vauthier.
Verdeille.
Voyant.
Wach.
Maurice Walker.

Ont voté contre :

MM.
Alric.
Louis André.
Philippe d'Argenlieu.
Armengaud.
Robert Aubé.
Baratgin.
Bardon-Damarzid.
Charles Barret (Haute-Marne).
Beauvais.
Bels.
Benchiha Abdelkader.
Benhabyles Cherif.
Berlioz.

Georges Bernard.
Bertaud.
Jean Berthoin.
Biatarana.
Bordeneuve.
Borgeaud.
Boudinot.
Bouquerel.
Bousch.
Boutonnat.
Martial Brousse.
Nestor Calonne.
Capelle.
Jules Castellani.
Frédéric Cayrou.
Chaintron.
Chambriard.
Chapalain.
Robert Chevalier (Sarthe).
Paul Chevallier (Savoie).
de Chevigny.
Clavier.
Colonna.
Henri Cordier.
Coudé du Foresto.
Coupigny.
Courroy.
Cozzano.
Mme Crémieux.
Léon David.
Michel Debré.
Jacques Debû-Bridel.
Mme Marcelle Delabie.
Claudius Delorme.
Deutschmann.
Mme Marcelle Devaud.
Jean Doussot.
Driant.
Dulin.
Mlle Mireille Dumont (Bouches-du-Rhône).
Mme Yvonne Dumont (Seine).
Dupic.
Charles Durand (Cher).
Jean Durand (Gironde).
Durand-Réville.
Dutoit.
Estève.
Ferhat Marhoun.
Pierre Fleury.
Bénigne Fournier (Côte-d'Or).
Gaston Fourrier (Niger).
de Fraissinette.
Franceschi.
Franck-Chante.
Jacques Gadoin.
Gaspard.
Julien Gautier.
de Geoffre.
Giacomoni.
Gilbert Jules.
Mme Girault.
Hassen Gouled.
Grassard.
Robert Gravier.
Jacques Grimaldi.
Haïtara Mahamane.
Hoeffel.
Houcke.
Alexis Jaubert.
Jézéquel.
Kalb.
Jean Lacaze.
de Lachomette.
Lagatrosse.
de La Gontrie.
Ralijaona Laingo.
Landry.
Lassagne.
Laurent-Thouverey.
Le Basser.
Le Bot.
Leccia.
Le Digabel.
Robert Le Guyon.
Lelant.
Marcel Lemaire.
Le Sassier-Boisauné.
Waldeck L'Huillier.
Emilien Lieutaud.
Liot.
Litaise.
Lodéon.
Longchambon.
Longuet.
Mahdi Abdallah.
Georges Maire.
Malécot.
Gaston Manent.
Marcou.
Maroselli.
Georges Marrane.
Jacques Masteau.
Henri Maupoil.
Georges Maurice.
Michelet.
Milh.
Marcel Molle.
Monichon.
Monsarrat.
de Montalembert.
de Montullé.
Charles Morel.
Mostefaï El-Hadi.
Léon Muscatelli.
Namy.
Noval.
Jules Olivier.
Pascaud.
François Patenôtre.
Paumelle.
Pellenc.
Perdereau.
Perrot-Migeon.
Peschaud.
Général Petit.
Piales.
Pidoux de La Maduère.
Raymond Pinchard (Meurthe-et-Moselle).
Jules Pinsard (Saône-et-Loire).
Pinton.
Marcel Plaisant.
Plait.
Plazanet.
de Pontbriand.
Primet.
Gabriel Puaux.
Rabouin.
Ramampy.
Ramette.
Restat.
Réveillaud.
Reynouard.
Rochereau.
Rolinat.
Marc Rucart.
Sahoulba Gontchomé.
Satineau.
Sclafer.
Séné.
Sid-Cara Cherif.
Tamzali Abdennour.
Teisseire.
Gabriel Tellier.
Tharradin.
Mme Jacqueline Thome-Patenôtre.
Henry Torrès.
Amédée Valeau.
Henri Varlot.
Vourc'h.
Michel Yver.
Zussy.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Ajavon.
Aubarède.
Bataille.
Biaka Boda.
Boisrond.
Jean Boivin-Champeaux.
Raymond Bonnefous.
Brizard.
Chastel.
Henri Cornat.
René Coty.
Delalande.
Delrieu.
Mamadou Dia.
René Dubois.
Enjalbert.
Fléchet.
Fousson.
Etienne Gay.
Gondjout.
Louis Gros.
Hartmann.
Houdet.
Louis Ignacio-Pinto.
Jozeau-Marigné.
Kalenzaga.
Lachèvre.
Henri Lafleur.
René Laniel.
Le Gros.
Le Léannec.
Claude Lemaître.
Marcilhacy.
Jean Maroger.
de Maupeou.
Hubert Pajot.
Parisot.
Georges Pernot.
Radius.
de Raincourt.
Paul Robert.
Rogier.
Saller.
Yacouba Sido.
Ternynck.
Jean-Louis Tinaud.
Diongolo Traore.
de Villoutreys.
Joseph Yvon.
Zafimahova.
Zélé.

N'a pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants 274
Majorité absolue 138

Pour l'adoption 98
Contre 176

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 18)

Sur l'ensemble de l'avis sur la proposition de loi relative à diverses dispositions d'ordre financier intéressant l'épargne.

Nombre des votants 314
Majorité absolue des membres composant le Conseil de la République 160

Pour l'adoption 298
Contre 16

Le Conseil de la République a adopté.

Ont voté pour :

MM.
Abel-Durand.
Ajavon.
Alric.
Louis André.
Philippe d'Argenlieu.
Armengaud.
Assaillit.
Robert Aubé.
Auberger.
Aubert.
Augarde.
Baratgin.
Bardon-Dumarzid.
de Bardonnèche.
Henri Barré (Seine).
Charles Barret (Haute-Marne).
Bataille.
Beauvais.
Bels.
Benchiha Abdelkader.
Jean Bène.
Benhabyles Cherif.
Georges Bernard.
Bertaud.
Jean Berthoin.
Biatarana.
Boisrond.
Jean Boivin-Champeaux.
Raymond Bonnefous.
Bordeneuve.
Borgeaud.
Pierre Boudet.
Boudinot.
Marcel Boulangé (territoire de Belfort).
Georges Boulanger (Pas-de-Calais).
Bouquerel.
Bousch.
André Boutemy.
Boutonnat.
Bozzi.
Brettes.
Brizard.
Mme Gilberte Pierre-Brossolette.
Martial Brousse.
Charles Brune (Eure-et-Loir).
Julien Brunhes (Seine).
Canivez.
Capelle.
Carcassonne.
Mme Marie-Hélène Cardot.
Jules Castellani.
Frédéric Cayrou.
Chambriard.
Champeix.
Chapalain.
Gaston Charlet.
Chastel.
Chazette.
Robert Chevalier (Sarthe).
Paul Chevallier (Savoie).
de Chevigny.
Chochoy.
Claireaux.
Claparède.
Clavier.
Clerc.
Colonna.
Pierre Commin.
Henri Cordier.
Henri Cornat.
André Cornu.
René Coty.
Coudé du Foresto.
Coupigny.
Courrière.
Courroy.
Cozzano.
Mme Crémieux.
Darmanthé.
Dassaud.
Michel Debré.
Jacques Debû-Bridel.
Mme Marcelle Delabie.
Delalande.
Claudius Delorme.
Delrieu.
Denvers.
Paul-Emile Descomps.
Deutschmann.
Mme Marcelle Devaud.
Mamadou Dia.
Amadou Doucouré.
Jean Doussot.
Driant.
René Dubois.
Roger Duchet.
Dulin.
Charles Durand (Cher).
Jean Durand (Gironde).
Durand-Réville.
Durieux.
Enjalbert.
Estève.
Ferhat Marhoun.
Ferrant.
Fléchet.
Pierre Fleury.
Bénigne Fournier (Côte-d'Or).
Gaston Fourrier (Niger).
Fousson.
Franck-Chante.
Jacques Gadoin.
Gaspard.
Gatuing.
Julien Gautier.
Etienne Gay.
de Geoffre.
Jean Geoffroy.
Giacomoni.
Giauque.
Gilbert Jules.
Gondjout.
Hassen Gouled.
Grassard.
Robert Gravier.
Grégory.
Jacques Grimaldi.
Louis Gros.
Léo Hamon.
Hartmann.
Hauriou.
Hoeffel.
Houcke.
Houdet.
Louis Ignacio-Pinto.
Yves Jaouen.
Alexis Jaubert.
Jézéquel.
Jozeau-Marigné.
Kalb.
Kalenzaga.
Koessler.
Jean Lacaze.
Lachèvre.
de Lachomette.
Georges Laffargue.
Louis Lafforgue.
Henri Lafleur.
Lagarrosse.
de La Gontrie.
Ralijaona Laingo.
Albert Lamarque.
Lamousse.
Landry.
René Laniel.
Lasalarié.
Lassagne.
Laurent-Thouverey.
Le Basser.
Le Bot.
Leccia.
Le Digabel.
Le Gros.
Robert Le Guyon.
Lelant.
Le Léannec.
Marcel Lemaire.
Claude Lemaître.
Léonetti.
Le Sassier-Boisauné.
Emilien Lieutaud.
Liot.
Litaise.
Lodéon.
Longchambon.
Longuet.
Mahdi Abdallah.
Georges Maire.
Malécot.
Jean Malonga.
Gaston Manent.
Marcilhacy.
Marcou.
Jean Maroger.
Maroselli.
Pierre Marty.
Hippolyte Masson.
Jacques Masteau.
de Maupeou.
Henri Maupoil.
Georges Maurice.
Mamadou M'Bodje.
de Menditte.
Menu.
Méric.
Michelet.
Milh.
Minvielle.
Marcelle Molle.
Monichon.
Monsarrat.
de Montalembert.
Montpied.
de Montullé.
Charles Morel.
Motais de Narbonne.
Marius Moutet.
Léon Muscatelli.
Naveau.
Arouna N'Joya.
Noval.
Charles Okala.
Jules Olivier.
Alfred Paget.
Hubert Pajot.
Paquirissamypoullé.
Parisot.
Pascaud.

François Patenôtre.
Pauly.
Paumelle.
Pellenc.
Perdereau.
Péridier.
Georges Pernot.
Perrot-Migeon.
Peschaud.
Ernest Pezet.
Piales.
Pic.
Pidoux de La Maduère.
Raymond Pinchard (Meurthe-et-Moselle).
Jules Pinsard (Saône-et-Loire).
Pinton.
Marcel Plaisant.
Plait.
Plazanet.
Alain Poher.
Poisson.
de Pontbriand.
Gabriel Puaux.
Rabouin.
Radius.
de Raincourt.
Ramampy.
Razac.
Restat.
Réveillaud.
Reynouard.
Riviérez.
Paul Robert.
Rochereau.
Rogier.
Romani.
Rotinat.
Alex Roubert.
Emile Roux.
Marc Rucart.
François Ruin.
Marcel Rupied.
Sahoulba Gontchomé.
Saller.
Satineau.
François Schleiter.
Schwartz.
Sclafer.
Séné.
Sid-Cara Cherif.
Yacouba Sido.
Soldani.
Southon.
Symphor.
Edgard Tailhades.
Tamzali Abdennour.
Teisseire.
Gabriel Tellier.
Ternynck.
Tharradin.
Mme Jacqueline Thome-Patenôtre.
Jean-Louis Tinaud.
Henry Torrès.
Diongolo Traore.
Amédée Valeau.
Vandaele.
Vanrullen.
Henri Varlot.
Vauthier.
Verdeille.
de Villoutreys.
Vourch'h.
Voyant.
Wach.
Maurice Walker.
Michel Yver.
Joseph Yvon.
Zafimahova.
Zéle.
Zussy.

Ont voté contre :

MM.
Berlioz.
Nestor Calonne.
Chaintron.
Léon David.
Mlle Mireille Dumont (Bouches-du-Rhône).
Mme Yvonne Dumont (Seine).
Dupic.
Dutoit.
Franceschi.
Mme Girault.
Waldeck L'Huillier.
Georges Marrane.
Namy.
Général Petit.
Primet.
Ramette.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Biaka Boda.
de Fraissinette.
Haidara Mahamane.
Mostefaï El-Hadi.

N'a pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants..... 315
Majorité absolue des membres composant le Conseil de la République..... 160

Pour l'adoption..... 299
Contre 16

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 19)

Sur les amendements (nos 3, 6 et 7) de MM. Méric, Dutoit et Carcassonne au chapitre 45-21 du budget de l'aviation civile et commerciale pour l'exercice 1953.

Nombre des votants..... 301
Majorité absolue..... 151

Pour l'adoption..... 75
Contre 226

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.
Assailit.
Auberger.
Aubert.
de Bardonnèche.
Henri Barré (Seine).
Jean Bène.
Berlioz.
Pierre Boudet.
Marcel Boulangé (territoire de Belfort).
Bozzi.
Brettes.
Nestor Calonne.
Canivez.
Carcassonne.
Chaintron.
Champeix.
Gaston Charlet.
Chazette.
Chochoy.
Pierre Commin.
Courrière.
Darmanthé.
Dassaud.
Léon David.
Denvers.
Paul-Emile Descomps.
Amadou Doucouré.
Mlle Mireille Dumont (Bouches-du-Rhône).
Mme Yvonne Dumont (Seine).
Dupic.
Durieux.
Dutoit.
Ferrant.
Franceschi.
Jean Geoffroy.
Mme Girault.
Grégory.
Haidara Mahamane.
Hauriou.
Louis Lafforgue.
Albert Lamarque.
Lamousse.
Lasalarie.
Léonetti.
Waldeck L'Huillier.
Jean Malonga.
Georges Marrane.
Pierre Marty.
Hippolyte Masson.
Mamadou M'Bodje.
Méric.
Minvielle.
Montpied.
Mostefaï El-Hadi.
Marius Moutet.
Namy.
Naveau.
Aroulna N'Joya.
Charles Okala.
Alfred Paget.
Pauly.
Périgier.
Général Petit.
Pic.
Primet.
Ramette.
Alex Roubert.
Emile Roux.
François Ruin.
Soldani.
Southon.
Symphor.
Edgard Tailhades.
Vanrullen.
Verdeille.

Ont voté contre :

MM.
Abel-Durand.
Alric.
Louis André.
Philippe d'Argenlieu.
Robert Aubé.
Augarde.
Baraigin.
Bardon-Damarzid.
Charles Barret (Haute-Marne).
Bataille.
Beauvais.
Bels.
Benchiha Abdelkader.
Benhabyles Cherif.
Georges Bernard.
Bertaud.
Jean Berthoin.
Biatarana.
Boisrond.
Jean Bolvin-Champeaux.
Raymond Bonnefous.
Bordeneuve.
Borgeaud.
Boudinot.
Georges Boulanger (Pas-de-Calais).
Bouquerel.
Bousch.
André Boutemy.
Boutonnat.
Brizard.
Martial Brousse.
Charles Brune (Eure-et-Loir).
Julien Brunhes (Seine).
Capelle.
Mme Marie-Hélène Cardot.
Jules Castellani.
Frédéric Cayrou.
Chambriard.
Chapalain.
Chastel.
Robert Chevalier (Sarthe).
Paul Chevallier (Savoie).
de Chevigny.
Claireaux.
Claparède.
Clavier.
Clerc.
Colonna.
Henri Cordier.
Henri Cornat.
André Cornu.
René Coty.
Coudé du Foresto.
Coupigny.
Courroy.
Cozzano.
Mme Crémieux.
Michel Debré.
Jacques Debû-Bridel.
Mme Marcelle Delabie.
Delalande.
Claudius Delorme.
Delrieu.
Deutschmann.
Mme Marcelle Devaud.
Jean Doussot.
Driant.
René Dubois.
Roger Duchet.
Dulin.
Charles Durand (Cher).
Jean Durand (Gironde).
Durand-Réville.
Enjalbert.
Eslève.
Ferhat Marhoun.
Fléchet.
Pierre Fleury.
Bénigne Fournier (Côte-d'Or).
Gaston Fourrier (Niger).
Franck-Chante.
Jacques Gadoin.
Gaspard.
Gatuing.
Julien Gautier.
Etienne Gay.
de Geoffre.
Giacomoni.
Giauque.
Gilbert Jules.
Hassen Gouled.
Grassard.
Robert Gravier.
Jacques Grimaldi.
Louis Gros.
Léo Hamon.
Hartmann.
Hoeffel.
Houcke.
Houdet.
Yves Jaouen.
Alexis Jaubert.
Jézéquel.
Jozeau-Marigné.
Kalb.
Koessler.
Jean Lacaze.
Lachèvre.
de Lachomette.
Georges Laffargue.
Henri Lafleur.
Lagarrosse.
de La Gontrie.
Kalijaona Laingo.
Landry.
René Laniel.
Lassagne.
Laurent-Thouverey.
Le Basser.
Le Bot.
Leccia.
Le Digabel.
Robert Le Guyon.
Lelant.
Le Léannec.
Claude Lemaître.
Le Sassier-Boisauné.
Emilien Lieutaud.
Liot.
Litaise.
Lodéon.
Longchambon.
Longuet.
Mahdi Abdallah.
Georges Maire.
Maécot.
Gaston Manent.
Marcilhacy.
Marcou.
Jean Maroger.
Maroselli.
Jacques Masteau.
de Maupeou.
Henri Maupoil.
Georges Maurice.
de Menditte.
Menu.
Micheleet.
Milh.
Marcel Molle.
Monichon.
Monsarrat.
de Montalembert.
de Montullé.
Charles Morel.
Motais de Narbonne.
Léon Muscatelli.
Noyat.
Jules Olivier.
Hubert Pajot.
Paquirissamypoullé.
Parisot.
Pascaud.
François Patenôtre.
Paumelle.
Pellenc.
Perdereau.
Georges Pernot.
Perrot-Migeon.
Peschaud.
Ernest Pezet.
Piales.
Pidoux de La Maduère.
Raymond Pinchard (Meurthe-et-Moselle).
Jules Pinsard (Saône-et-Loire).
Pinton.
Marcel Plaisant.
Plait.
Plazanet.
Alain Poher.
Poisson.
de Pontbriand.
Gabriel Puaux.
Rabouin.
Radius.
de Raincourt.
Ramampy.
Razac.
Restat.
Réveillaud.
Reynouard.
Riviérez.
Paul Robert.
Rochereau.
Rogier.
Romani.
Rotinat.
Marc Rucart.
Marcel Rupied.
Sahoulba Gontchomé.
Satineau.
François Schleiter.
Schwartz.
Sclafer.
Séné.
Sid-Cara Cherif.

Tamzali Abdennour.
Teisseire.
Gabriel Tellier.
Ternynck.
Tharradin.
Mme Jacqueline Thome-Patenôtre.
Jean-Louis Tinaud.
Henry Torrès.
Amédée Valeau.
Vandaele.
Henri Varlot.
Vauthier.
de Villoutreys.
Vourc'h.
Voyant.
Wach.
Maurice Walker.
Michel Yver.
Joseph Yvon.
Zussy.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Ajavon.
Armengaud.
Biaka Boda.
Mamadou Tia.
Fousson.
de Fraissinette.
Gondjout.
Louis Ignacio-Pinto.
Kalenzaga.
Le Gros.
Marcel Lemaire.
Saller.
Yacouba Sido.
Diongolo Traore.
Zafimahova.
Zéle.

N'ont pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République, et Mme Gilberte Pierre-Brossolette, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants..... 306
Majorité absolue..... 154

Pour l'adoption..... 77
Contre 229

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 20)

Sur l'ensemble de l'avis sur le projet de loi approuvant une convention conclue entre le ministre des finances et le gouverneur de la Banque de France.

Nombre des votants..... **312**
Majorité absolue..... **157**

Pour l'adoption..... **229**
Contre **83**

Le Conseil de la République a adopté.

Ont voté pour :

MM.
Abel-Durand.
Ajavon.
Alric.
Philippe d'Argenlieu.
Armengaud.
Robert Aubé.
Augarde.
Baraigne.
Bardon-Damarzid.
Charles Barret (Haute-Marne).
Bataille.
Beauvais.
Bels.
Benchiha Abdelkader.
Benhabyles Cherif.
Georges Bernard.
Bertaud.
Jean Berthoin.
Biatarana.
Boisrond.
Jean Bolvin-Champeaux.
Raymond Bonnefous.
Bordeneuve.
Borgeaud.
Boulinot.
Georges Boulanger (Pas-de-Calais).
Bouquerel.
Bousch.
André Boutemy.
Boutonnat.
Brizard.
Martial Brousse.
Charles Brune (Eure-et-Loir).
Julien Brunhes (Seine).
Cayelle.
Mme Marie-Hélène Cardot.
Jules Castellani.
Frédéric Cayrou.
Chambriard.
Chapalain.
Chastel.
Robert Chevalier (Sarthe).
Paul Chevallier (Savoie).
de Chevigny.
Claireaux.
Claparède.
Clavier.
Clerc.
Colonna.
Henri Cordier.
André Cornu.
René Coty.
Coudé du Foresto.
Coupigny.
Courroy.
Cozzano.
Mme Crémieux.
Michel Debré.
Jacques Debû-Bridel.
Mme Marcelle Delabie.
Delalande.
Claudius Delorme.
Delrieu.
Deutschmann.
Mme Marcelle Devaud.
Mamadou Tia.
Jean Doussot.
Driant.
Roger Duchet.
Dulin.
Charles Durand (Cher).
Jean Durand (Gironde).
Durand-Réville.
Enjalbert.
Estève.
Ferhat Marhoun.
Fléchet.
Pierre Fleury.
Gaston Fourrier (Niger).
Fousson.
Franck Chante.
Jacques Gadoin.
Gaspard.
Gatuing.
Julien Gautier.
Etienne Gay.
de Geoffre.
Giacomoni.
Giauque.
Gilbert Jules.
Gondjout.
Hassen Gouled.
Grassard.
Robert Gravier.
Jacques Grimaldi.
Louis Gros.
Léo Hamon.
Hartmann.
Hoeffel.
Houcke.
Houdet.
Louis Ignacio-Pinto.
Yves Jaouen.
Alexis Jaubert.
Jézéquel.
Kalb.
Kalenzaga.
Koessler.
Jean Lacaze.
Lachèvre.
de Lachomette.
Georges Laffargue.
Henri Lafleur.
Lagarrosse.
de La Gontrie.
Ralijaona Laingo.
Landry.
René Laniel.
Lassagne.
Laurent-Thouverey.
Le Basser.
Le Bot.
Leccia.
Le Digabel.
Le Gros.
Robert Le Guyon.
Lelant.
Le Léannec.
Marcel Lemaire.
Claude Lemaître.
Le Sassier-Boisauné.
Emilien Lieutaud.
Liot.
Litaise.
Lodéon.
Longchambon.
Longuet.
Mahdi Abdallah.
Georges Maire.
Marécot.
Gaston Manent.
Marcilhacy.
Marcou.
Jean Maroger.
Marosselli.
Jacques Masteau.
de Maupeou.
Henri Maupoil.
Georges Maurice.
de Menditte.
Menu.
Michelet.
Milh.
Marcel Molle.
Monichon.
Monsarrat.
de Montalembert.
de Montullé.
Charles Morel.
Motais de Narbonne.
Léon Muscatelli.
Novat.
Jules Olivier.
Hubert Pajot.
Paquirissamypoullé.
Parisot.
Pascaud.
Paumelle.
Pellenc.
Perdereau.
Georges Pernot.
Perrot-Migeon.
Peschaud.
Ernest Pezet.
Piales.
Pidoux de La Maduère.
Raymond Pinchard (Meurthe-et-Moselle).
Jules Pinsard (Saône-et-Loire).
Pinton.
Marcel Plaisant.
Plazanet.
Alain Poher.
Poisson.
de Pontbriand.
Gabriel Puaux.
Rabouin.
Radius.
Ramampy.
Razac.
Restat.
Réveillaud.
Reynouard.
Rivière.
Rogier.
Romani.
Rotinat.
Marc Rucart.
François Ruin.
Sahoulba Gontchomé.
Salier.
Satineau.
François Schleiter.
Schwartz.
Sclafer.
Séné.
Sid-Cara Cherif.
Yacouba Sido.
Tamzali Abdennour.
Teisseire.
Gabriel Tellier.
Ternynck.
Tharradin.
Mme Jacqueline Thome-Patenôtre.
Jean-Louis Tinaud.
Henry Torrès.
Diongolo Traore.
Amédée Valeau.
Vandaele.
Henri Varlot.
Vauthier.
de Villoutreys.
Vourc'h.
Voyant.
Wach.
Maurice Walker.
Joseph Yvon.
Zafimahova.
Zéle.
Zussy.

Ont voté contre :

MM.
Assaillit.
Auberger.
Aubert.
de Bardonnèche.
Henri Barré (Seine).
Jean Bène.
Berlioz.
Marcel Boulangé (territoire de Belfort).
Bozzi.
Brettes.
Nestor Calonne.
Canivez.
Carcassonne.
Chaintron.
Champeix.
Gaston Charlet.
Chazette.
Chochoy.
Pierre Commin.
Henri Cornat.
Courrière.
Darmanthé.
Dassaud.
Léon David.
Denvers.
Paul-Emile Descomps.
Amadou Doucouré.
René Dubois.
Mlle Mireille Dumont (Bouches-du-Rhône).
Mme Yvonne Dumont (Seine).
Dupic.
Durieux.
Duteit.
Ferrant.
Bénigne Fournier (Côte-d'Or).
Franceschi.
Jean Geoffroy.
Mme Girault.
Grégory.
Haidara Mahamane.
Hacrion.
Jozeau-Marigné.
Louis Lafforgue.
Albert Lamarque.
Lamousse.
Lasalarié.
Léonetti.
Waldeck L'Huillier.
Jean Malonga.
Georges Marrane.
Pierre Marty.
Hippolyte Masson.
Mamadou M'Bodje.
Méric.
Minvielle.
Monipied.
Mostefaï El-Hadi.
Marius Moutet.
Namy.
Naveau.
Arouna N'Joya.
Charles Okafa.
Alfred Paget.
François Patenôtre.
Pauly.
Péridier.
Général Petit.
Pic.
Plait.
Primet.
de Raincourt.
Ramette.
Paul Robert.
Alex Roubert.
Emile Roux.
Marcel Rupied.
Soldani.
Southon.
Symphor.
Edgard Tailhades.
Vanrullen.
Verdeille.
Michel Yver.

Se sont abstenus volontairement:

MM. Louis André, Pierre Boudet.

N'ont pas pris part au vote :

MM. Biaka Boda, de Fraissinette, Rochereau.

N'ont pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République, et Mme Gilberte Pierre-Brossolette, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants..... 313
Majorité absolue..... 157

Pour l'adoption..... 228
Contre 85

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

Ordre du jour du mardi 27 janvier 1953.

A quinze heures. — SÉANCE PUBLIQUE

1. — Réponses de M. le ministre de la France d'outre-mer aux questions suivantes:

I. — M. Charles Okala demande à M. le ministre de la France d'outre-mer s'il n'estime pas trop limitative l'énumération faite à l'article 13 du nouveau statut des administrateurs de la France d'outre-mer, des séjours admis pour l'avancement en équivalence au temps de commandement et au temps de présence dans une circonscription territoriale; s'il est disposé à compléter l'article 13 par l'inclusion, dans une nouvelle rédaction, d'autres séjours susceptibles d'entrer également en ligne de compte pour l'aptitude à l'avancement; séjour dans les Etats du Levant au service du haut commissariat ou de la délégation générale de France; services effectués en qualité de chef d'une direction territoriale ou de directeur d'un cabinet de gouverneur (n° 322).

II. — M. Charles Okala demande à M. le ministre de la France d'outre-mer s'il a l'intention de proposer une rectification prochaine à l'article 19 du nouveau statut du corps des administrateurs de la France d'outre-mer; et si la rédaction actuelle de cet article, qui omet de prévoir des dispositions transitoires en ce qui concerne le temps de séjour outre-mer exigé pour l'avancement, ne lui paraît pas injuste à l'égard d'un certain nombre d'administrateurs, et plus particulièrement de ceux qui ont été intégrés dans le cadre en 1944, 1945 ou 1946, pour services rendus à la France au cours de la dernière guerre (n° 323).

III. — M. Charles Okala demande à M. le ministre de la France d'outre-mer s'il entre dans ses intentions de proposer une modification aux dispositions de l'article 24 du décret n° 51-460 du 23 avril 1951 fixant le statut particulier des administrateurs de la France d'outre-mer; si cette disposition ne lui paraît pas devoir subir certains aménagements tant en raison de la suspicion injuste qu'elle fait peser sur des fonctionnaires dont l'intégrité ne saurait être mise en cause, que parce qu'elle prive les administrations publiques du bénéfice du concours que pourraient leur apporter certaines femmes d'administrateurs; et si le texte actuel ne lui paraît pas pénaliser injustement des fonctionnaires qui n'ont pas droit, par ailleurs, à tous les avantages concédés à d'autres cadres (n° 324).

IV. — M. Charles Okala demande à M. le ministre de la France d'outre-mer s'il entre dans ses intentions de proposer une modification aux dispositions réglementaires applicables au corps des administrateurs de la France d'outre-mer, fixant à 55 ans l'âge de la retraite pour les fonctionnaires de cette catégorie; et si une disposition dans ce sens ne lui semble pas souhaitable, de manière à maintenir au service du territoire des fonctionnaires d'expérience qui, dans la généralité des cas, et par suite des progrès intervenus tant dans les conditions d'existence outre-mer que dans le domaine de la médecine tropicale, conservent encore à l'âge actuel de la retraite une réelle aptitude à servir (n° 325).

V. — M. Charles Okala demande à M. le ministre de la France d'outre-mer quelles dispositions il a pris ou compte prendre pour étendre aux directeurs de l'enseignement, aux directeurs des postes, télégraphes et téléphones, ainsi qu'à d'autres fonctionnaires élevés au rang de directeur: 1° le bénéfice des soldes à indice fonctionnel pour leur permettre de faire face à des obligations découlant de leurs charges; 2° le bénéfice d'une indemnité pour travaux supplémentaires accordée jusqu'ici aux régies financières de la métropole et de certains territoires d'outre-mer; et rappelle que, au cours d'un débat sur le budget de la France d'outre-mer lors du précédent Gouvernement, des promesses lui avaient été faites concernant ces extensions qui faisaient alors l'objet de diverses études (n° 326).

2. — Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant statut du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile (n°s 523, année 1952, et 24, année 1953. — M. Julien Brunhes, rapporteur; année 1953, avis de la commission de la défense nationale. — M. Maroselli, rapporteur).

3. — Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à la réparation des préjudices de carrière subis par certains fonctionnaires (n°s 517 et 670, année 1952. — M. Soldani, rapporteur).

4. — Discussion de la proposition de résolution de MM. Armengaud, Robert Aubé, Bousch, *Delfortrie*, *René Depreux*, Julien Gautier, Laurent-Thouverey, *Léger*, Longchambon, Novat, Tharradin et de Villoutreys, tendant à inviter le Gouvernement à mettre en œuvre les mesures préconisées par la commission de la production industrielle en vue d'assurer l'expansion de la recherche et de l'exploitation du pétrole et du gaz naturel en France métropolitaine et en Afrique du Nord (n°s 682, année 1951, et 551, année 1952. — M. Armengaud, rapporteur).

Paris. — Imprimerie des *Journaux officiels*, 31, quai Voltaire.